

(12) NACH DEM VERTRAG ÜBER DIE INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT AUF DEM GEBIET DES
PATENTWESENS (PCT) VERÖFFENTLICHTE INTERNATIONALE ANMELDUNG

(19) Weltorganisation für geistiges Eigentum
Internationales Büro



(43) Internationales Veröffentlichungsdatum
25. September 2003 (25.09.2003)

PCT

(10) Internationale Veröffentlichungsnummer

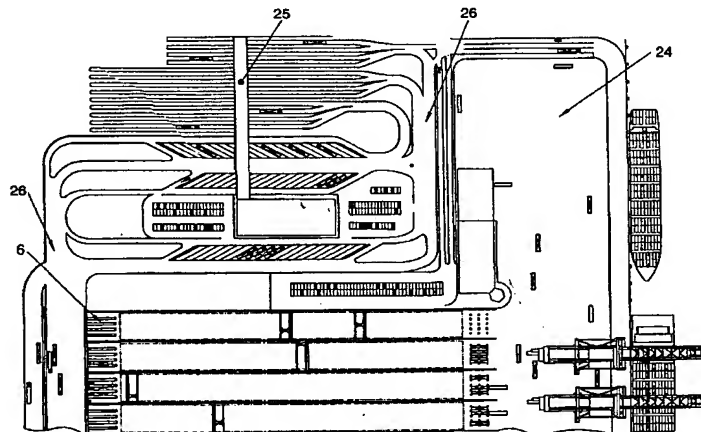
WO 03/078292 A1

- (51) Internationale Patentklassifikation⁷: B66C 13/46, (71) Anmelder (für alle Bestimmungsstaaten mit Ausnahme von US): GOTTWALD PORT TECHNOLOGY GMBH
B65G 63/00 [DE/DE]; Forststrasse 16, 40597 Düsseldorf (DE).
- (21) Internationales Aktenzeichen: PCT/EP03/02575 (72) Erfinder; und
- (22) Internationales Anmeldedatum: 13. März 2003 (13.03.2003) (75) Erfinder/Anmelder (nur für US): MOUTSOKAPAS, Jannis [GR/DE]; Offenbachweg 25, 40789 Monheim (DE).
- (25) Einreichungssprache: Deutsch (74) Anwalt: MOSER, Jörg; Rosastrasse 6A, 45130 Essen (DE).
- (26) Veröffentlichungssprache: Deutsch
- (30) Angaben zur Priorität: 102 12 590.2 15. März 2002 (15.03.2002) DE (81) Bestimmungsstaaten (national): AE, AG, AL, AM, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BR, BY, BZ, CA, CH, CN, CO, CR, CU, CZ, DE, DK, DM, DZ, EC, EE, ES, FI, GB, GD, GE,

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

(54) Title: OPTICAL DEVICE FOR THE AUTOMATIC LOADING AND UNLOADING OF CONTAINERS ONTO VEHICLES

(54) Bezeichnung: OPTISCHE EINRICHTUNG ZUR AUTOMATISCHEN BE- UND ENTLADUNG VON CONTAINERN AUF FAHRZEUGEN



(57) Abstract: The invention relates to an automatic method for increasing the throughput of a container reloading point or a container storage space and for reducing the loading and unloading time for a container transport vehicle. According to said method, after the identification of a container transport vehicle, the loading platform of the transport vehicle that has been parked in the parking area of the container storage space is measured. The position co-ordinates of the loading platform are determined by a data processing system. The container to be loaded is then automatically positioned by means of a crane, using the position co-ordinates of the loading platform. To align the container exactly in relation to the loading platform, the latter is measured again and any deviation in relation to the position of the container thus obtained is used for said exact alignment. The container is deposited on the platform automatically. The unloading of a container transport vehicle involves practically identical steps.

(57) Zusammenfassung: Zur Erhöhung des Durchsatzes eines Containerumschlagplatzes bzw. eines Containerlagers, und zur Verkürzung der Be- und Entladedauer eines Transportfahrzeuges für Container wird jeweils ein automatisiertes Verfahren angegeben. Nach Identifizierung eines Transportfahrzeuges für Container wird in dem Parkbereich des Containerlagers die Ladeplattform des dort abgestellten Transportfahrzeuges

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]



WO 03/078292 A1



GH, GM, HR, HU, ID, IL, IN, IS, JP, KE, KG, KP, KR, KZ, LC, LK, LR, LS, LT, LU, LV, MA, MD, MG, MK, MN, MW, MX, MZ, NI, NO, NZ, OM, PH, PL, PT, RO, RU, SC, SD, SE, SG, SK, SL, TJ, TM, TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, YU, ZA, ZM, ZW.

PT, RO, SE, SI, SK, TR), OAPI-Patent (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

Veröffentlicht:

— mit internationalem Recherchenbericht

(84) **Bestimmungsstaaten (regional):** ARIPO-Patent (GH, GM, KE, LS, MW, MZ, SD, SL, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), eurasisches Patent (AM, AZ, BY, KG, KZ, MD, RU, TJ, TM), europäisches Patent (AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HU, IE, IT, LU, MC, NL,

Zur Erklärung der Zweibuchstaben-Codes und der anderen Abkürzungen wird auf die Erklärungen ("Guidance Notes on Codes and Abbreviations") am Anfang jeder regulären Ausgabe der PCT-Gazette verwiesen.

vermessen. Die Lagekoordinaten der Ladeplattform werden durch ein DV-System ermittelt. Der zu ladende Container wird dann automatisch mittels eines Krans über die Lagekoordinate der Ladeplattform positioniert. Zum exakten Ausrichten des Containers gegenüber der Ladeplattform wird diese ein zweites Mal vermessen, und eine so festgestellte Abweichung zur Lage des Containers wird zum exakten Ausrichten desselben verwendet. Das Absetzen des Containers auf der Ladeplattform erfolgt automatisch. Der Entladevorgang eines Transportfahrzeuges für Container durchläuft nahezu identische Arbeitsschritte.

5

10 **Optische Einrichtung zur automatischen Be- und Entladung von Containern auf Fahrzeugen**

Beschreibung

15 Die Erfindung bezieht sich auf ein Verfahren zum Lastumschlag in einem Containerlager für Norm-Container, mit einem das Containerlager bedienenden, durch ein DV-System einer Logistikverwaltung steuerbaren Stapelkran für die Container, der zwischen einem Lagerplatz eines jeden Containers und einer Ladeplattform eines in dem Bereich des Containerlagers verfahrbaren Transportfahrzeuges für den Container verfahrbar ist, wobei der Stapelkran zum
20 Aufnehmen und/oder Absetzen des Containers ein Lastaufnahmemittel von der bzw. auf die Ladeplattform aufweist, das gegenüber dieser ausrichtbar ist.

25 Containerlager werden zur kurzzeitiger Zwischenlagerung von Norm-Containern benötigt, um das Umladen von Containern von einem Transportmittel auf ein weiteres zu ermöglichen. Containertransportmittel sind im Allgemeinen große Containerschiffe, Eisenbahnanhänger, LKWs, Trailer oder auch AGVs (automated guided vehicles). In einem Containerhafen werden Containerschiffe entladen und die entladenen Container werden in dem Containerlager zwischengelagert, bis ein Weitertransport möglich ist. Umgekehrt werden die Container in einem
30 Containerlager eines Containerhafens angesammelt und zwischengelagert, um anschließend auf ein Containerschiff verladen zu werden. Der landseitige Transport erfolgt durch LKWs, Trailer, Eisenbahnanhänger oder AGVs, wobei in der vorliegenden Anmeldung speziell LKWs den landseitigen Transport leisten.

35 Die große Anzahl der umgeschlagenen Container in einem Containerlager erfordert eine schnelle und fehlerfreie Beladung und Entladung der Transportmittel. Ein Stapelkran transportiert dabei den Container vom Containerlager zum

Transportfahrzeug, und umgekehrt. Der Stapelkran kann ein automatischer Containerstapelkran (ACS) sein, aber auch ein Portalkran oder ein Halbportalkran. Das Absetzen der Container auf ein Transportmittel durch den Stapelkran wird bisher manuell gesteuert. Der Stapelkran besteht aus einer Brücke und einer darauf verfahrbaren Katze, wobei die Brücke auf Schienen verfahrbar ist. Das Absetzen auf ein Transportfahrzeug des an dem Stapelkran hängenden Containers wird durch einen Bediener manuell gesteuert. Zum Beladen fährt ein an der Parkposition anwesender Bediener den Container mittels des Stapelkrans in die Nähe des Transportfahrzeugs, um anschließend durch langsames "Heranführen" den Container exakt auf dem Transportfahrzeug zu positionieren. Das Heranführen setzt sich aus sich wiederholenden links-/rechtsfahren und vor-/zurückfahren des ACS zusammen sowie dem Absenken des Containers, gesteuert und überwacht durch den Bediener vor Ort. Ebenso wird beim Entladen des Transportfahrzeugs der Stapelkran so gegenüber dem Container manuell durch einen Bediener langsam herangeführt, dass der Stapelkran diesen aufnehmen kann.

Die große Anzahl an umgeschlagenen Containern innerhalb eines Containerlagers macht einen reibungslosen, fehlerfreien, zügigen, kostengünstigen und dauerhaften Arbeitsablauf erforderlich. Zusätzlich ist es ein Anliegen, den Durchsatz für Container, d.h. die Anzahl der umgeschlagenen Container pro Zeiteinheit zu erhöhen. Dadurch verringern sich die Standzeiten für Container innerhalb des Containerlagers, die Liegezeiten für Containerschiffe und die Aufenthaltsdauer der landseitigen Transportfahrzeuge. Gleichzeitig bedeutet dies eine Verkürzung der Transportdauer für die Container.

Der Erfindung lag die Aufgabe zugrunde, einen hohen Durchsatz an Containern innerhalb eines Containerlagers zu erzielen, die Kosten zu senken und die Ausfalldauer bei Defekten zu reduzieren und gleichzeitig die Wirtschaftlichkeit des Containerumschlagplatzes zu erhöhen.

Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß gelöst durch das angegebene Verfahren zum Beladen von Transportfahrzeugen mit Norm-Container nach Anspruch 1, durch das angegebene Verfahren zum Entladen von Transportfahrzeugen mit Norm-Containern nach Anspruch 2 und durch die angegebenen Verfahren zum Justieren der Lage eines Stapelkrans nach den Ansprüchen 17 und 19.

Ein Vorteil der Erfindung ist das zügige und fehlerfreie Abarbeiten des Be- und Entladevorgangs von Transportfahrzeugen, die durch die Automatisierung gegeben ist. Dabei werden die immer wiederkehrenden gleichen Abläufe einer Be- und Entladung in der vorliegenden Anmeldung in Arbeitsschritte unterteilt und jeweils automatisiert. Das zeitlich übergangslose Aneinanderreihen der einzelnen automatisierten Arbeitsschritte, die jeweils einen geringeren Zeitbedarf benötigen als das Durchführen der manuellen Schritte und das fehlerfrei Abarbeiten bewirken eine vorteilhafte Verkürzung der Dauer des Be- und Entladevorgangs und somit gleichzeitig eine Steigerung des Durchsatzes von umgeschlagenen Containern.

Die Beladung eines Transportfahrzeugs mit einem Container erfolgt durch das schrittweise Abarbeiten der Schritte a) bis f) des Anspruchs 1. Die Durchführung der Arbeitsschritte ruft eine Verkürzung der Ladedauer von Transportfahrzeugen für Norm-Container hervor, die zu einer Durchsatzsteigerung des Containerumschlagsplatzes führt. Die resultierende gewinnbringende Zeitersparnis des Ladevorgangs setzt sich aus den einzelnen Einsparungen zusammen, die durch die Automatisierung der Arbeitsschritte bewirkt wird. Gleichzeitig wird die Anzahl von Fehlersituationen verringert, welches sich ebenso gewinnbringend auf den Durchsatz auswirkt.

Vorteilhaft ist, dass das Transportfahrzeug identifiziert wird und die dadurch generierten Daten an das DV-System der Logistikverwaltung übermittelt werden. Gleichzeitig generiert das DV-System der Logistikverwaltung einen Ladeauftrag für den Stapelkran. Dieser Ladeauftrag beinhaltet die Aufgabe für den Stapelkran, den zu ladenden Container im Containerlager aufzunehmen und ihn auf der Ladeplattform des Transportfahrzeuges abzusetzen, um somit das Transportfahrzeug zu beladen. Der durch die Parallelisierung der Arbeitsschritte entstandene Zeitvorteil trägt zur Verkürzung der Dauer des Ladevorganges ebenso bei wie die Reduzierung der Fehler bei der Erfassung der Fahrzeugdaten und deren Übertragung.

Weiterhin nutzbringend ist, dass mittels eines kalibrierten Kamerasystems definierte Identifikationspunkte auf der Ladeplattform des Transportfahrzeuges erfasst und deren Koordinaten an das DV-System der Logistikverwaltung übermittelt werden. Das DV-System ermittelt aus den Identifikationspunkten die Koordinaten der Befestigungsmittel des Transportfahrzeuges (das zugehörige Koordinatensystem

beschreibt mindestens einen Raum, den die Befestigungsmittel des Lastaufnahmemittels des Stapelkrans erreichen). Diese Methode erlaubt eine schnelle und fehlerfreie Lageerfassung der Befestigungsmittel für den Container, die zur Reduzierung der Ladedauer eines Transportfahrzeuges beiträgt.

5

10

15

20

25

30

35

Im besonderen Masse vorteilhaft ist, dass das DV-System der Logistikverwaltung die Koordinaten der Identifikationspunkte mit im DV-System abgelegten Daten des zu ladenden Containers vergleicht und die diesem Container zuzuordnenden Befestigungsmittel und Lagekoordinate auf der Ladeplattform des Transportfahrzeuges ermittelt. Die im DV-System abgelegten Koordinaten über die Größe des Containers können rechtzeitig mit den ermittelten Koordinaten der Befestigungsmittel des Transportfahrzeuges verglichen werden. Bei ausreichender Größe der Ladeplattform des Transportfahrzeuges für den zu ladenden Container werden die zuzuordnenden Befestigungsmittel des Transportfahrzeuges ermittelt. Für den Fall, dass die Ladeplattform des Transportfahrzeuges nicht ausreichend groß genug für den zu ladenden Container ist, kann ein frühzeitiger Abbruch des Ladevorgangs/Ladeauftrags erfolgen bzw. kann das zeitintensive Aufnehmen des Containers aus dem Containerlager durch den Stapelkran rechtzeitig verhindert werden, welches eine erhebliche Zeitersparnis darstellt.

Nach dem erfolgreichen Erfassen der Koordinaten der Befestigungsmittel kann der Ladevorgang für das in der Parkposition befindliche Transportfahrzeug sofort beginnen. Dazu fährt der Stapelkran computergesteuert mit dem zu ladenden Container über die Ladeplattform des Transportfahrzeuges exakt deckungsgleich und oberhalb der Lagekoordinate. Die sofortige und exakte Positionierung des Stapelkrans über dem Transportfahrzeug vermindert durch den Wegfall des manuellen "Heranführens" die Dauer des Ladevorgangs.

Mittels eines am Stapelkran angebrachten kalibrierten Kamerasystems werden die Befestigungsmittel der Ladeplattform erfasst, und der Container wird ggf. derart bewegt, dass die Befestigungsmittel des Containers deckungsgleich über den zugeordneten Befestigungsmitteln der Ladeplattform stehen. Dies ermöglicht eine zügige, fehlerfreie und korrekte Ausrichtung des Containers gegenüber der Ladeplattform. Im Gegensatz zum bisherigen Verfahren entfällt das zeitintensive "Heranführen" des Containers durch einen an der Parkposition anwesenden Bediener. Vorteilhaft ist, dass die Sichtkontrolle somit durch einen entfernten

Bediener erfolgen kann, der das Bild der mindestens einen Kamera sieht. Desgleichen trägt die pausenlose Aneinanderreihung der einzelnen Verfahrensschritte dazu bei, die Ladedauer zu reduzieren.

5 Durch die exakte Ausrichtung des Containers gegenüber der Ladeplattform kann der Container derartig auf der Ladeplattform des Transportfahrzeugs abgesetzt werden, dass die Befestigungsmittel des Containers in die zugeordneten Befestigungsmittel der Ladeplattform am Ende des Absetzvorgangs formschlüssig
10 ineinander greifen. Das nachteilige "Heranführen" des Lastaufnahmemittels mit dem Container gesteuert durch einen Vorort anwesenden Bediener entfällt und bedingt somit eine vorteilhafte Zeitersparnis. Der Container wird vom Lastaufnahmemittel auf dem Transportfahrzeug abgesetzt und losgelöst. Der Ladeauftrag des Stapelkrans ist beendet.

15 Besonders gewinnbringend ist, dass vor, während und nach des Ladevorgangs ein Bediener nicht vor Ort sein muss. Ein Bediener steht somit für weitere Tätigkeiten zur Verfügung.

20 Insbesondere vorteilhaft ist, dass das Transportfahrzeug mittels eines Kamerasystems identifiziert wird. Durch den Wegfall der visuellen und manuellen Identifizierung werden die entstandenen Daten schneller und fehlerfrei an das DV-System der Logistikverwaltung übermittelt.

25 Zur Erfassung der Koordinaten der Identifikationspunkte der Ladeplattform, wählt ein Bediener, unterstützt durch eine benutzerdefinierte Oberfläche auf einem Bildschirm des DV-Systems der Logistikverwaltung, mit einem Markierungsmechanismus die Identifikationspunkte der Ladeplattform auf der benutzerdefinierten Oberfläche an. Die benutzerdefinierte Oberfläche zeigt das Bild des Kamerasystems. Ein Bediener, der die Identifikationspunkte der Ladeplattform
30 des auf der benutzerdefinierten Oberfläche dargestellten Transportfahrzeugs mit dem Markierungsmechanismus anwählt, trägt zur fehlerfreien Erfassung und zur schnellen Errechnung der Koordinaten der Befestigungsmittel der Ladeplattform des Transportfahrzeugs bei.

35 Eine weitere, die Ladedauer verkürzende Automatisierung lässt sich realisieren, in dem die Koordinaten der Identifikationspunkte der Ladeplattform durch ein

Computersystem automatisch erfasst und an die Logistikverwaltung übermittelt werden.

Der im Anspruch 1 beschriebene Verfahrensschritt zur Ermittlung der Lagekoordinate ist durch zwei unterschiedliche Verfahrensweisen realisierbar. Vorteilhaft ist einmal die Erfassung der Koordinaten der Ladeplattform des Transportfahrzeugs im Be- und Entladebereich. Zu diesem Zeitpunkt ist das Transportfahrzeug bereits identifiziert und der zugeordnete Container ist ebenfalls bekannt aufgrund des Ladeauftrags. Dies ermöglicht dem DV-System der Logistikverwaltung eine frühzeitige Erkenntnis, ob das Transportfahrzeug geeignet ist, den zu ladenden Container aufzunehmen. Bei einer erfolgreichen Zuordnung der Befestigungsmittel der Ladeplattform eines Transportfahrzeugs wird der Ladevorgang weitergeführt, andernfalls wird der Ladevorgang, sofern er schon gestartet ist, abgebrochen.

Für den Fall, dass die Erfassung der Koordinaten der Ladeplattform des Transportfahrzeugs in dem endgültigen Be- und Entladebereich erfolgt ist, sind die Lagekoordinate, die durch die vertikale Lage der Ladeplattform und durch den Schnittpunkt der Diagonalen der Identifikationspunkte der Ladeplattform beschrieben wird, die absolute Zielposition des Containers. Die Anordnung ist somit äußerst geschickt und erlaubt eine zügige und somit zeitsparende Positionierung des automatischen Stapelkrans mit dem Container über der zu ladenden Ladeplattform.

Ebenso vorteilhaft ist die weitere Ausgestaltung der Erfindung des im Anspruch 1 beschriebenen Verfahrensschrittes zur Ermittlung der Lagekoordinate. Die Erfassung der Koordinaten der Ladeplattform des Transportfahrzeugs erfolgt hierbei im Identifikationsbereich. Dies ermöglicht dem DV-System der Logistikverwaltung eine frühzeitige Erkenntnis, ob das Transportfahrzeug geeignet ist, den zu ladenden Container aufzunehmen. Bei einer erfolgreichen Zuordnung der Befestigungsmittel der Ladeplattform des Transportfahrzeugs wird der Ladevorgang weitergeführt, andernfalls wird der Ladevorgang, sofern er schon gestartet ist, abgebrochen.

Da die Erfassung der Koordinaten der Ladeplattform des Transportfahrzeugs im Identifikationsbereich erfolgt ist, beziehen sich die erfassten Koordinaten der Ladeplattform auf das Transportfahrzeug. Die vertikale Lage der Ladeplattform und

der Schnittpunkt der Diagonalen der Identifikationspunkte der Ladeplattform beschreiben somit die relative Zielposition des Containers.

Die im Identifikationsbereich erfassten Koordinaten der Ladeplattform beziehen sich auf das Transportfahrzeug und beschreiben folglich die relative Zielposition des Containers. Vorteilhafterweise wird die Lagekoordinate durch die absolute Zielposition des Containers beschrieben, die sich aus den mittels einer Kamera ermittelten Koordinaten des in der Parkposition befindlichen Transportfahrzeugs und der relativen Zielposition des Containers zusammensetzt. Die bereits im Identifikationsbereich erfassten Koordinaten werden verknüpft mit der Lage des in der Parkposition erkannten Transportfahrzeugs durch das DV-System der Logistikverwaltung. Das Ergebnis dieser Verknüpfung ist die Lagekoordinate, die die absolute Zielposition des Containers ist. Dies erlaubt eine geschickte und somit zeitsparende Positionierung des automatischen Stapelkrans mit dem Container über der zu ladenden Ladeplattform, die nachstehend beschrieben wird

Unabhängig davon, wo die Erfassung der Koordinaten erfolgt, ist eine vorhandene Fehlstellung eines oder mehrerer Befestigungsmittel auf der benutzerdefinierten Oberfläche des DV-Systems sichtbar. Der Bediener erkennt die vorhandenen Fehlstellungen und benachrichtigt den Fahrer des Transportmittels infolgedessen. Dieser korrigiert die etwaigen Fehlstellungen der Befestigungsmittel rechtzeitig.

Unabhängig vom gewählten Weg zur Erfassung der Koordinaten ermöglicht die vorteilhafte Wahl der Lagekoordinate, dass das Lastaufnahmemittel den Container derart in Reichweite der Ladeplattform bewegt, dass der Schnittpunkt der Diagonalen der Befestigungsmittel des Containers deckungsgleich im Lot über dem Schnittpunkt der Diagonalen der Befestigungsmittel der Ladeplattform steht. Der an dem Stapelkran hängende Container befindet sich infolgedessen mittig über der Ladeplattform und muss demgegenüber ggf. in dem folgenden Arbeitsschritt durch eine Drehbewegung des an dem Lastaufnahmemittel hängenden Containers ausgerichtet werden. Dazu muss der Stapelkran nicht weiter verfahren werden, d.h. die Brücke eines ACS und die darauf verfahrenende Katze haben ihre endgültige exakte Ladeposition bereits erreicht. Das schrittweise Heranführen des Lastaufnahmemittels gesteuert durch einen Bediener entfällt Vorteilhafterweise. Diese Vorgehensweise vereinfacht das Positionieren des Lastaufnahmemittels enorm und trägt somit zu einer außerordentlich großen Reduzierung der benötigten

Ladedauer bei.

Die einfache Kontrolle des Ladevorgangs durch einen Bediener ist durch eine zweite benutzerdefinierte Oberfläche mit 4 Quadranten gegeben, die jeweils ein Paar Befestigungsmittel darstellen, wobei das Paar jeweils aus einem Befestigungsmittel der Ladeplattform, abgebildet durch ein Bild des Kamerasystems, und aus dem zugeordneten Befestigungsmittel des Containers besteht, abgebildet durch eine Einblendung einer computerberechneten Kontur des Containers inklusive und des Befestigungsmittels über dem Bild. Der Bediener kontrolliert somit komfortabel den Ladevorgang, ohne an der Parkposition anwesend sein zu müssen.

Es ist ein außerordentlicher Vorteil der vorliegenden Erfindung, dass die ggf. vorhandene Abweichung der Lage des zu ladenden Containers gegenüber der Lage der Ladeplattform im DV-System der Logistikverwaltung zur Feinpositionierung bestimmt werden kann, indem die zweite benutzerdefinierte Oberfläche der Logistikverwaltung ein Markierungsmechanismus aufweist, mit dem der Bediener mindestens einen Identifikationspunkt der Ladeplattform auswählt. Die so ermittelte exakte Ausrichtung der Ladeplattform wird zum Ausrichten des Containers gegenüber der Ladeplattform benötigt. Eine vom DV-System der Logistikverwaltung erkannte Abweichung der Ausrichtungen führt im nächsten Schritt des Arbeitsablaufs zu einer Richtigstellung des Containers. Die einfache Erfassung der Lage der Ladeplattform, die direkte Verfügbarkeit der Daten im DV-System der Logistikverwaltung sowie der Ausschluss von Fehler in den Daten führen zu einer außerordentlichen Zeitersparnis.

Ebenso vorteilhaft ist die Ausgestaltung der Erfindung derart, dass die ggf. vorhandene Abweichung der Lage des zu ladenden Containers gegenüber der Lage der Ladeplattform zur Feinpositionierung durch ein Computersystem automatisch erkannt wird.

Bei einer vorhandenen Abweichung der Lage des zu ladenden Containers gegenüber der Lage der Ladeplattform wird der Container so gedreht, dass die Befestigungsmittel des Containers deckungsgleich im Lot über den Befestigungsmitteln der Ladeplattform stehen. Das somit schnelle und korrekte Ausrichten des Containers gegenüber der Ladeplattform erfolgt automatisch auf

Basis der berechneten Abweichung. Ungemein vorteilhaft ist, dass eine Neigung des Transportfahrzeuges in dessen Längs- und/oder Querrichtung, verursacht z.B. durch einen unebenen Untergrund, sich nicht schädlich auf den Ladevorgang auswirkt. Das schrittweise Heranführen des Lastaufnahmemittels mit dem Container gegenüber der Ladeplattform entfällt, welches eine außerordentliche Reduzierung des Zeitbedarfs zur Ladung eines Transportfahrzeuges bewirkt.

Das zügige Absetzen und Loslösen des Containers vom Lastaufnahmemittel wird durch einen Bediener oder automatisch durch ein Computersystem gesteuert. Da der Container sich exakt über der Ladeplattform befindet, korrekt ausgerichtet ist und das DV-System die vertikale Lage der Ladeplattform bestimmt hat, kann eine unverzügliche kontinuierliche Absetzbewegung des Containers durchgeführt werden, die eher als das manuelle "Heranführen" abgeschlossen werden kann. Das Ineinandergreifen der Befestigungsmittel des Containers und in der Ladeplattform schließt das Absetzen des Containers ab. Nachdem das Lastaufnahmemittel nicht mehr durch den Container belastet wird, welches durch das Auslösen von Drucksensoren angezeigt wird, kann dieser vom Lastaufnahmemittel gelöst und am Transportfahrzeug befestigt werden.

Die Entladung des mit einem Container beladenden Transportfahrzeugs wird durch das sequentielle Abarbeiten der Schritte a) bis f) des Anspruchs 2 beschrieben. Die Durchführung der Arbeitsschritte ruft eine Verkürzung der Entladedauer von Transportfahrzeugen für Norm-Container hervor, die zu einer Durchsatzsteigerung des Containerumschlagsplatzes führt. Die resultierende gewinnbringende Zeitersparnis des Entladevorgangs setzt sich aus einzelnen Einsparungen zusammen, die durch die Automatisierung der Arbeitsschritte bewirkt wird. Gleichzeitig wird die Anzahl von Fehlersituationen verringert, welches sich ebenso gewinnbringend auf den Durchsatz auswirkt.

Vorteilhaft ist, dass das Transportfahrzeug und der zu entladene Container identifiziert werden und die dadurch generierten Daten an das DV-System der Logistikverwaltung übermittelt werden. Gleichzeitig generiert das DV-System der Logistikverwaltung einen Entladeauftrag für den Stapelkran. Dieser Entladeauftrag beinhaltet die Aufgabe für den Stapelkran, den zu entladenden Container vom Transportfahrzeug aufzunehmen und diesen im Containerlager zu speichern. Der durch die Parallelisierung der Arbeitsschritte entstandene Zeitvorteil trägt zur

Verkürzung der Dauer des Entladevorganges ebenso bei wie die Reduzierung der Fehler bei der Erfassung der Fahrzeugdaten und Containerdaten und deren Übertragung.

5 Weiterhin nutzbringend ist, dass mittels eines kalibrierten Kamerasystems definierte Identifikationspunkte des Containers erfasst und deren Koordinaten an das DV-System der Logistikverwaltung übermittelt werden. Das DV-System ermittelt aus den Identifikationspunkten die Koordinate der Befestigungsmittel des zu entladenen Containers (das zugehörige Koordinatensystem beschreibt mindestens einen Raum,
10 den die Befestigungsmittel des Lastaufnahmemittels erreichen.). Diese Methode erlaubt eine schnelle und fehlerfreie Lageerfassung der Befestigungsmittel eines Containers und trägt somit zur Reduzierung der Entladedauer eines Transportfahrzeuges bei.

15 Im besonderen Maße vorteilhaft ist, dass das DV-System der Logistikverwaltung aus den Identifikationspunkten die Befestigungsmittel und Lagekoordinate des Containers ermittelt. Dies ermöglicht die fehlerfreie und schnelle Berechnung der Lagekoordinate, für den sofortigen Start des Entladeauftrags für das Transportfahrzeug.

20 Dazu fährt der Stapelkran computergesteuert über den Container, exakt deckungsgleich und oberhalb der Lagekoordinate. Die sofortige und exakte Positionierung des Lastaufnahmemittels über dem zu entladenen Container vermindert durch den Wegfall des manuellen "Heranführens" die Dauer des
25 Entladevorgangs.

Mittels eines am Stapelkran angebrachten kalibrierten Kamerasystems werden die Befestigungsmittel des Containers erfasst, und das Lastaufnahmemittel wird ggf. derart bewegt, dass die Befestigungsmittel des Lastaufnahmemittels
30 deckungsgleich über den zugeordneten Befestigungsmitteln des Containers stehen. Dies ermöglicht eine zügige, fehlerfreie und korrekte Ausrichtung des Lastaufnahmemittels gegenüber dem aufzunehmenden Container. Im Gegensatz zum bisherigen Verfahren entfällt das zeitintensive "Heranführen" des Lastaufnahmemittels durch einen an der Parkposition anwesenden Bediener.
35 Vorteilhaft ist, dass die Sichtkontrolle somit durch einen entfernten Bediener erfolgen kann, der das Bild der mindestens einen Kamera sieht. Desgleichen trägt

die pausenlose Aneinanderreihung der einzelnen Verfahrensschritte dazu bei, die Entladedauer zu reduzieren

5 Durch die schnelle und exakte Ausrichtung der Befestigungsmittel des Lastaufnahmemittels gegenüber dem Container kann das Lastaufnahmemittel derartig an den Container herangeführt werden, dass die Befestigungsmittel des Lastaufnahmemittels in die Befestigungsmittel des Containers formschlüssig ineinander greifen. Das nachteilige "Heranführen" des Lastaufnahmemittels an den Container gesteuert durch einen Bediener entfällt und bedingt somit eine vorteilhafte
10 Zeitersparnis. Der Container wird vom Transportfahrzeug gelöst und kann vom Lastaufnahmemittel entladen werden, der ihn anschließend in dem Containerlager zwischenlagert. Der Entladeauftrag des Stapelkrans ist somit beendet.

15 Besonders gewinnbringend ist, dass vor, während und nach des Entladevorgangs ein Bediener nicht vor Ort sein muss. Der Bediener steht somit für weitere Tätigkeiten zur Verfügung.

20 Insbesondere vorteilhaft ist, dass das Transportfahrzeug und der zu entladene Container mittels eines Kamerasystems identifiziert werden. Durch den Wegfall der visuellen und manuellen Identifizierung werden die entstandenen Daten schneller und fehlerfrei an das DV-System der Logistikverwaltung übermittelt werden.

25 Zur Erfassung der Koordinaten der Identifikationspunkte des Containers, wählt ein Bediener, unterstützt durch eine benutzerdefinierte Oberfläche auf einem Bildschirm des DV-Systems der Logistikverwaltung, mit einem Markierungsmechanismus die Identifikationspunkte des Containers auf der benutzerdefinierten Oberfläche an. Die benutzerdefinierte Oberfläche zeigt das Bild des Kamerasystems. Ein Bediener, der die Identifikationspunkte des auf der benutzerdefinierten Oberfläche dargestellten Containers mit dem Markierungsmechanismus anwählt, trägt zur fehlerfreien
30 Erfassung und schnellen Errechnung der Koordinaten der Befestigungsmittel der Ladeplattform des Transportfahrzeugs bei.

35 Eine weitere, die Entladedauer verkürzende Automatisierung lässt sich realisieren, in dem die Koordinaten der Identifikationspunkte des Containers durch ein Computersystem automatisch erfasst und an die Logistikverwaltung übermittelt werden.

Der im Anspruch 2 beschriebene Verfahrensschritt zur Ermittlung der Lagekoordinate ist durch zwei unterschiedliche Verfahrensweisen realisierbar. Vorteilhaft ist einmal die Erfassung der Koordinaten des Containers im Be- und Entladebereich. Die Lagekoordinate, die durch die vertikale Lage der Oberkante der Identifikationspunkte des Containers und durch den Schnittpunkt der Diagonalen der Identifikationspunkte der Ladeplattform beschrieben wird, die absolute Zielposition des Containers. Die Anordnung ist somit äußerst geschickt und erlaubt eine zügige und somit zeitsparende Positionierung des automatischen Stapelkrans mit dem Lastaufnahmemittel über den zu ladenden Container.

Ebenso vorteilhaft ist die weitere Ausgestaltung der Erfindung des im Anspruch 2 beschriebenen Verfahrensschritts zur Ermittlung der Lagekoordinate. Die Erfassung der Koordinaten Containers erfolgt hierbei im Identifikationsbereich. Die Lagekoordinate wird durch die vertikale Lage der Oberkante der Identifikationspunkte des Containers und durch den Schnittpunkt der Diagonalen der Identifikationspunkte des Containers beschrieben, die die relative Zielposition des Containers beschreibt. Durch die Wahl der Oberkante der Identifikationspunkte (Befestigungsmittel) des Containers, als ein Element der Lagekoordinate, können auch Norm-Container entladen werden, die keine Containerdecke besitzen wie Open-Top-Container, Tankcontainer und/oder Flatcontainer. Daher erlaubt die günstige Wahl der Lagekoordinate eine geschickte und somit zeitsparende Positionierung des automatischen Stapelkrans über den zu entladenden Container, die nachstehend beschrieben wird.

Die im Identifikationsbereich erfassten Koordinaten des Containers beziehen sich auf das Transportfahrzeug und beschreiben folglich die relative Zielposition des Lastaufnahmemittels. Vorteilhafter weise wird die Lagekoordinate durch die absolute Zielposition des Lastaufnahmemittels beschrieben, die sich aus den mittels einer Kamera ermittelten Koordinaten des in der Parkposition befindlichen Transportfahrzeugs und der relativen Zielposition des Lastaufnahmemittels zusammensetzt. Die bereits im Identifikationsbereich erfassten Koordinaten werden verknüpft mit der Lage des in der Parkposition erkannten Transportfahrzeugs durch das DV-System der Logistikverwaltung. Das Ergebnis dieser Verknüpfung ist die Lagekoordinate, die die absolute Zielposition des Lastaufnahmemittels ist. Dies erlaubt eine geschickte und somit zeitsparende Positionierung des automatischen

Stapelkrans über den entladenden Container, die nachstehend beschrieben wird

Unabhängig vom gewählten Weg zur Erfassung der Koordinaten ermöglicht die vorteilhafte Wahl der Lagekoordinate, dass das Lastaufnahmemittel derart in Reichweite des Containers bewegt wird, dass der Schnittpunkt der Diagonalen der Befestigungsmittel des Lastaufnahmemittels im Lot über dem Schnittpunkt der Diagonalen der Befestigungsmittel des Containers steht. Hierdurch steht das Lastaufnahmemittel mittig über dem Container und muss demgegenüber ggf. in dem folgenden Arbeitsschritt durch eine Drehbewegung des Lastaufnahmemittels ausgerichtet werden. Der Stapelkran muss dazu nicht verfahren werden, d.h. die Brücke eines ACS und die darauf verfahrenende Katze haben ihre endgültige exakte Entladeposition bereits erreicht. Das schrittweise Heranführen des Lastaufnahmemittels gesteuert durch einen Bediener entfällt Vorteilhafterweise. Diese Vorgehensweise vereinfacht das Positionieren des Stapelkrans enorm und trägt somit zu einer außerordentlich großen Reduzierung der benötigten Entladedauer bei.

Die einfache Kontrolle des Entladevorgangs durch einen Bediener ist durch eine zweite benutzerdefinierte Oberfläche mit vier Quadranten gegeben, die jeweils ein Paar Befestigungsmittel darstellen, wobei das Paar jeweils aus einem Befestigungsmittel des Containers, abgebildet durch ein Bild des Kamerasystems, welches sich auf dem Lastaufnahmemittel befindet, und aus dem zugeordneten Befestigungsmittel des Lastaufnahmemittels besteht, abgebildet durch eine Einblendung einer computerberechneten Kontur des Lastaufnahmemittels und dessen Befestigungsmittels über dem Bild. Der Bediener kontrolliert somit komfortabel den Entladevorgang, ohne an der Parkposition anwesend sein zu müssen.

Es ist ein außerordentlicher Vorteil der vorliegenden Erfindung, dass die ggf. vorhandene Abweichung der Lage des Lastaufnahmemittels gegenüber der Lage des zu entladenden Containers im DV-Systems der Logistikverwaltung zur Feinpositionierung bestimmt werden kann, indem die zweite benutzerdefinierte Oberfläche der Logistikverwaltung ein Markierungsmechanismus aufweist, mit dem der Bediener mindestens einen Identifikationspunkt des Containers anwählt. Die so ermittelte exakte Ausrichtung des Containers wird zum Ausrichten des Lastaufnahmemittels benötigt. Eine vom DV-System der Logistikverwaltung

erkannte Abweichung der Ausrichtungen führt im nächsten Schritt des Arbeitsablaufes zu einer Richtigstellung der Befestigungsmittel der Lastaufnahmemittels. Die einfache Erfassung der Lage des Containers, die direkte Verfügbarkeit der Daten im DV-System der Logistikverwaltung sowie die Verringerung der Fehler in den Daten führen zu einer außerordentlich Zeitersparnis.

Ebenso vorteilhaft ist die Ausgestaltung der Erfindung derart, dass die ggf. vorhandene Abweichung der Lage des Lastaufnahmemittels gegenüber der Lage des zu entladenen Containers zur Feinpositionierung durch ein Computersystem automatisch erkannt wird.

Bei einer vorhandenen Abweichung der Lage des Lastaufnahmemittels gegenüber des zu entladenen Containers wird das Lastaufnahmemittel so gedreht, dass die Befestigungsmittel des Lastaufnahmemittels deckungsgleich im Lot über den Befestigungsmitteln des Containers stehen. Das somit schnelle und korrekte Ausrichten des Lastaufnahmemittels gegenüber dem Container erfolgt automatisch auf Basis der berechneten Abweichung. Das schrittweise Heranführen des Lastaufnahmemittels gegenüber dem Container entfällt, welches eine außerordentliche Reduzierung des Zeitbedarfs zur Entladung eines Transportfahrzeuges bewirkt.

Das zügige und kontinuierliche Heranführen des Lastaufnahmemittels zur Aufnahme des Containers bis zum formschlüssigen ineinander greifen der Befestigungsmittel wird durch einen Bediener oder automatisch durch ein Computersystem gesteuert. Da das Lastaufnahmemittel sich exakt über dem Container befindet, korrekt ausgerichtet ist und das DV-System die vertikale Lage des Containers bestimmt hat, kann eine unverzügliche kontinuierliche Absetzbewegung des Lastaufnahmemittels durchgeführt werden, die eher als das manuelle "Heranführen" abgeschlossen werden kann. Das Ineinandergreifen der Befestigungsmittel des Lastaufnahmemittels und in der des Containers schließt das Aufnehmen des Containers ab. Der Container wird am Lastaufnahmemittel befestigt, und der Stapelkran lagert ihn im Containerlager zwischen. Der Entladeauftrag ist somit abgeschlossen.

Die ineinanderfließenden der sequentiellen Verfahrensschritte ermöglichen eine schnelle Be- und Entladung eines Transportfahrzeuges. Die dadurch eingesparte

Zeit steht für andere Be- bzw. Entladevorgänge zur Verfügung. Infolgedessen kann der Durchsatz der umgeschlagenen Container eines Containerlagers erhöht werden, welches eine Effizienzsteigerung darstellt und ebenso eine Reduzierung der Transportdauer der transportierten Fracht.

5

10

15

20

Des weiteren vorteilhaft ist, dass eine Justierung eines Stapelkrans jederzeit und mit geringem Aufwand unter Anwendung des in Anspruch 17 beschriebenen Verfahrens möglich ist. Dabei ist im Vorfeld zu beachten, dass geometrische Abweichungen einer zur Verwendung am Stapelkran vorgesehene Kamera u.a. durch Bauteiltoleranzen, Fertigungstoleranzen, Ungleichmäßigkeiten in der Linse und/oder optische Fehler hervorgerufen werden, die durch eine vor der Verwendung der Kamera zu erfolgende Kalibrierung umgehbar sind. Während des Betriebes wird das Bild aus einer am Stapelkran eingesetzten Kamera mittels eines aus der Kalibrierung hervorgegangenen Korrekturalgorithmus kontinuierlich korrigiert. Somit wird auf jedes Bild einer Kamera durch das DV-System der Logistikverwaltung der kameraspezifische Korrekturalgorithmus angewendet. Folglich weist jede eingesetzte Kamera unter Anwendung des ihr zugeordneten Korrekturalgorithmus identische optische Eigenschaften auf. Zusätzlich ermöglicht die vorgelagerte Kalibrierung dem DV-System der Logistikverwaltung eine Distanzmessung der betrachteten bekannten Objekte nach den Gesetzmäßigkeiten des Strahlensatzes.

25

30

35

Unter Anwendung dieser kalibrierten Kameras ist nun eine weitere Justierung der Lage des Stapelkrans durchführbar. Gemäß Anspruch 17 fährt zuerst der Stapelkran derart über einen an einer beliebigen Position innerhalb des Containerlagers angebrachten Referenzpunkt, dass mindestens eine Kamera des Kamerasystems den Referenzpunkt erfasst. Das DV-System der Logistikverwaltung vergleicht die neue, aus dem Kamerabild berechnete Lage des Referenzpunktes mit der ihm bekannten Lage des Referenzpunktes und ermittelt bei ggf. vorhandener Abweichung einen Offset für den Stapelkran. Unter der Prämisse, dass der Referenzpunkt sich in der Regel nicht verschiebt, kann eine Korrektur der Lagekoordinate des Stapelkrans erfolgen, indem das DV-System der Logistikverwaltung den berechneten Daten der Position des Stapelkrans den Offset hinzuaddiert. Gewinnbringend ist dies speziell im Fall einer Längenänderung der Fahrschienen des automatischen Containerstapelkrans (ACS), die Aufgrund der Temperaturen im Sommer eine Längendehnung und im Winter eine Zusammenziehung der Fahrschienen ist. Da das DV-System der Logistikverwaltung

die Position über eine absolute Längenmessung der zurückgelegten Wegstrecke des Stapelkrans bestimmt, können die temperaturunempfindlichen Anordnungen und Positionen, die der Stapelkran tatsächlich anfährt, gegenüber der durch das DV-System der Logistikverwaltung berechneten Lage verschoben sein. Vorteilhafter
5 weise kann somit eine durch diese Einflussfaktoren hervorgerufene fehlerhafte Berechnung der Position des Stapelkrans korrigiert werden. Besonders vorteilhaft ist dabei die schnelle beliebig häufige und jederzeit durchführbare Justierung des Stapelkrans.

10 Insbesondere vorteilhaft ist die Anordnung von mehreren Referenzpunkten innerhalb des Containerlagers. Nachdem der Stapelkran sich oberhalb einer dieser Referenzpunkte platziert hat, kann das DV-System der Logistikverwaltung die bereits ihm bekannte Lage des Referenzpunktes mit der neuen, aus einem Kamerabild berechneten Lage miteinander vergleichen, und ggf. den dem
15 Referenzpunkt zugeordneten Offset für den Stapelkran berechnen. Für den Fall, dass sich mehrere Referenzpunkte entlang des linearen Fahrweges des Stapelkrans befinden und dass einer der Offsets der in einem engen Zeitbereich ermittelten Offsets dieser Referenzpunkte, eine nicht systematische Abweichung aufzeigt, deutet dies auf eine Bodenverwerfung in der Nähe des betroffenen
20 Referenzpunkts hin, die anschließend in die Berechnungen zur Positionierung des Stapelkrans durch das DV-System der Logistikverwaltung korrigierend eingebracht wird. Hierdurch können etwaige Fehlinterpretationen von Längendehnungen vermieden werden.

25 Besonders vorteilhaft ist, dass das Containerlager einen Superreferenzpunkt aufweist, mit dem jede Kamera am Stapelkran justiert gegenüber diesen werden kann. Das durch einen technischen Defekt o.ä. hervorgerufene Austauschen einer am Stapelkran angebrachten Kamera macht das einmalige Justieren einer neu installierten Kamera am Stapelkran erforderlich. Unter Verwendung des
30 Superreferenzpunktes kann einer am Stapelkran neu montierten Kamera ein ihr zugeordneter Korrekturvektor durch das DV-System der Logistikverwaltung bestimmt werden. Die Reparatur- und Justierzeit und somit die Ausfallzeit des Stapelkrans wird gewinnbringend verkürzt. Der Superreferenzpunkt ist dabei vorteilhafter weise an einer Position im Containerlager angebracht, die unabhängig
35 vom Fremdeinflüssen der oben beschriebenen Art ist. Der Stapelkran fährt mit der neu installierten und bereits kalibrierten Kamera derart über den

Superreferenzpunkt, dass die neu installierte Kamera diesen erfasst. Das DV-System ermittelt die Lage des Superreferenzpunktes und vergleicht die so gewonnenen Daten mit den bereits abgelegten Daten des Superreferenzpunktes. Bei einer ggf. vorhandenen Abweichung der Daten wird der neu eingebauten Kamera ein Korrekturvektor zugeordnet, der bei jeder Lageberechnung, die basierend auf dieser Kamera durchgeführt wird, angewendet wird. Die durch die zügige Justierung der neu eingebauten Kamera am Stapelkran gewonnene Zeitersparnis kann nutzbringend für Be- und Entladevorgänge verwendet werden.

Figurenbeschreibung:

Fig. 1 Übersichtsplan eines Containerumschlagplatzes,

Fig. 2 Identifikationsbereich zur Erfassung der Transportfahrzeuge,

Fig. 3 Ausschnitt aus einem Containerumschlagplatz, Containerlager und Parkposition,

Fig. 4 Seitenansicht des in Fig. 3 gezeigten Bereichs,

Fig. 5 Darstellung des Blickwinkels der in der Parkposition angebrachter Kamera,

Fig. 6 erste benutzerdefinierte Oberfläche,

Fig. 7 Darstellung des Sichtwinkels der an dem automatischen Containerkran seitlich angebrachten Kameras,

Fig. 8 Darstellung des Sichtwinkels der an dem automatischen Containerkran seitlich angebrachten Kameras,

Fig. 9 zweite benutzerdefinierte Oberfläche, während eines Ladevorgangs,

Fig. 10 benutzerdefinierte Oberfläche am Ende eines Ladevorgangs,

Fig. 11 weitere Ausführung eines Identifikationspunktes,

Fig. 12 weiterer Ausschnitt aus einem Containerumschlagplatz, Containerlager und Parkposition,

Fig. 13 weitere Darstellung des Blickwinkels der in der Parkposition angebrachter Kamera,

Fig. 14 Darstellung der Anordnung eines Referenzpunktes.

Fig. 1 zeigt ein automatisiertes Containerterminal 24 für Container 1, in dem landseitig LKWs 7 (Fig. 2) entladen bzw. beladen werden. In einen Identifikationsbereich 25 werden ankommende und abfahrende LKWs 7 identifiziert und/oder vermessen. Ein ankommender LKW 7 wird identifiziert und die so generierten Daten, die zur Be- bzw. Entladung nötig sind, werden an das (nicht

dargestellte) DV-System der Logistikverwaltung übermittelt. Hernach wird der LKW 7 über Wege 26 zum Be- bzw. Entladebereich 6 gefahren.

Fig. 2 zeigt die im Identifikationsbereich 25 angebrachten Kameras 27, mit denen der LKW 7 von allen Seiten erfasst wird. Das amtl. Nummernschild 28 des LKWs 7 und ggf. das amtl. Nummernschild 29 des Trailers 7.1 wird mittels der Kameras 27 automatisch erfasst. Ebenso wird bei beladenen LKWs 7 zusätzlich die Identifikationsnummer 30 des Containers 1 erfasst. Alle Informationen bezüglich des LKWs 7, des Trailers 7.1 und ggf. des Containers 1 werden an das DV-System der Logistikverwaltung übermittelt und sind jederzeit im System verfügbar und ggf. durch einen (nicht dargestellten) Bediener abrufbar.

In dem automatischen Containerlager 2, wie in Fig. 3 und 4 dargestellt, sind die Container 1 gestapelt gelagert. Der automatische Stapelkran 3 besteht aus einer fahrbaren Katze 3.2, die verfahrbar auf einer Brücke 3.1 ist, wobei die Brücke 3.1 verfahrbar auf der Kranbahn 4 ist. Während des Ladevorgangs ist der Container 1 starr mit dem verfahrbaren Mast 3.3 der verfahrbaren Katze 3.2 verbunden. Am Mast 3.3 befindet sich das Lastaufnahmemittel 3.4 des Stapelkrans 3, das die Container aufnimmt. Der automatische Stapelkran 3 ist mit dem DV-System der Logistikverwaltung gekoppelt und kann somit jederzeit jede mögliche Koordinate innerhalb des verfahrbaren Bereichs erreichen. Das (nicht dargestellte) Koordinatensystem beschreibt einen Raum, den das Lastaufnahmemittel 3.4 des verfahrbaren automatischen Stapelkrans 3 erreicht. Anstelle eines ACS können auch Portalkrane oder Halbportalkrane eingesetzt werden.

Das automatische Containerlager 2 wird durch eine Abgrenzung 5, welche ein Zaun oder eine Mauer sein kann, vom Be- bzw. Entladebereich 6 abgegrenzt. Im Be- bzw. Entladebereich 6 werden die LKWs 7 in jeweils einer Parkposition 8 positioniert. Fig. 3 und Fig.4 zeigen LKWs 7, die in einer Parkpositionen 8 rückwärts eingeparkt worden sind, welche vorgegeben wurde. Die Parkpositionen 8 weisen seitliche Betontröge 8.1 auf, die das rückwärts Einparken des LKWs 7 erleichtern, indem die Räder 9 des LKWs 7 hieran geführt werden. Der Einparkvorgang ist abgeschlossen, wenn der rückwärtsfahrende LKW 7 an den die Parkposition 8 begrenzenden Querstreben 8.2 mit den Rädern 9 angestoßen ist.

Jede Parkposition 8 ist mit einem ortsfesten kalibrierten Kamerasystem 10

ausgestattet, welches sich oberhalb der Abgrenzung 5 befindet (Fig. 5). Der Blickwinkel 11 der Kamera 10 ist so gewählt, dass alle Ladeplattformen 31 des LKWs 7 und ggf. alle darauf befindlichen Container 1 komplett erfasst werden. Durch diesen Blickwinkel 11 der Kamera 10 kann ein Bediener auf einem Monitor 12 (Fig. 6) den Einparkvorgang beobachten.

Fig. 6 zeigt den Monitor 12 mit dem Bild der Kamera 10, mit dem der Bediener den Einparkvorgang des LKWs 7 und den Be- bzw. Entladevorgang beobachten und kontrollieren kann. Zum Beladen des LKWs 7 in der Parkposition 8 muss die Lage der Ladeplattform 31 des LKWs 7 vermessen werden. Dazu ist dem Bild der Kamera 10 ein Markierungsmechanismus, z.B. ein Fadenkreuz 14, überlagert, mit dem der Bediener Identifikationspunkte anwählen kann. Diese Identifikationspunkte sind die Befestigungsmittel der Ladeplattform 31 des LKWs 7, die so genannten Twistlocks 13. Die Koordinaten der Twistlocks 13 werden zur Berechnung der Lagekoordinate der Ladeplattform 31 an das DV-System der Logistikverwaltung übermittelt. Dabei errechnet das DV-System der Logistikverwaltung die Diagonalen 16 der Twistlocks 13 und deren Schnittpunkt 17. Der Schnittpunkt 17 beschreibt u.a. die vertikale Lage 15 der Ladeplattform im Koordinatensystem. Diese Berechnung ist durch ein vorheriges Kalibrieren der ortsfesten installierten Kamera 10 ermöglicht, deren exakte Lage und Blickrichtung bekannt ist.

Der an dem starren Mast 3.3 des Stapelkrans 3 befindliche Container 1 wird, wie in Fig. 7 dargestellt, so über der Ladeplattform 31 des LKWs 7 positioniert, dass der Schnittpunkt der Diagonalen der Befestigungsmittel des Containers 1 deckungsgleich im Lot über den Schnittpunkt 17 der Diagonalen 16 der Befestigungsmittel der Ladeplattform 31 des LKWs 7 steht. Durch die an den Stapelkran 3 angebrachten Kameras 18 und durch die gewählte Art der Positionierung des zu ladenden Containers 1 über der Ladeplattform 31 kann der Blickwinkel 19 der Kameras 18 eingeschränkt werden, wie in Fig. 8 dargestellt ist. Aufgrund der unterschiedlichen Containergrößen von 20ft, 30ft, 40ft bis 45ft sind links wie rechts zwei Blickwinkel 19.1 und 19.2 erforderlich, die den mittleren Bereich des Containers 1 vernachlässigen. Bezogen auf die Koordinate des Schnittpunktes 17 der Diagonalen 16 der Ladeplattform 31 ist ein Sichtbereich des Kamerasystems 42.1 von -7m bis -3m und ein Sichtbereich des Kamerasystems 42.2 von +3m bis +7m nötig. Nur in diesen Bereichen sind die zum Container 1 passenden Twistlocks 13 der Ladeplattform 31 vorhanden.

Fig. 9 zeigt die viergeteilte, benutzerdefinierte Oberfläche 20 des DV-Systems der Logistikverwaltung. Jeder Quadrant zeigt dabei einem Bildausschnitt, der von mindestens einer der an dem Stapelkran 3 seitlich angebrachten Kameras 18 erzeugt wird. Aus Redundanzgründen und Zuverlässigkeitsüberlegungen können die vier Bildausschnitte aus dem Bild einer Kamera erzeugt werden, oder auch aus zwei Bildern von zwei seitlich angebrachten Kameras. Ebenso realisierbar ist eine Lösung, die jeweils eine Kamera für jeweils ein Bildausschnitt vorsieht. Jeder Bildausschnitt zeigt die Befestigungsmittel, die Twistlocks 13 der Ladeplattform 31. Die Fehlstellung eines Twistlocks 22 kann der Bediener erkennen, der dann über eine Gegensprechanlage den Fahrer des LKWs 7 auffordert, diese Fehlstellung zu beseitigen. Die computerberechneten Konturen des Containers 23 werden dem Bild überblendet, welches dem Bediener die tatsächliche Lage des Containers 1 andeutet. Die Ausrichtung des Containers 1 gegenüber der Ladeplattform 31 wird durch den Bediener vorgenommen, indem der Bediener ein Markierungsmechanismus, z.B. ein Fadenkreuz 24 verwendet, um die Befestigungsmittel, die Twistlocks 13 der Ladeplattform 31 erneut anzuwählen. Die Koordinaten der Befestigungsmittel der Ladeplattform 31 werden erneut an das DV-System der Logistikverwaltung übermittelt. Die tatsächliche Ausrichtung der Ladeplattform 31 wird daraus berechnet. Eine ggf. vorhandene Abweichung zwischen der Ausrichtung des Containers 1 und der Ausrichtung der Ladeplattform 31 wird vom dem DV-System der Logistikverwaltung bestimmt und der Container 1 wird am Mast 3.3 mittels des Lastaufnahmemittels 3.4 derart gedreht, dass sämtliche Befestigungsmittel des Containers 1 deckungsgleich im Lot über den Befestigungsmitteln der Ladeplattform 31 stehen.

Während des Absenkvorgangs wird die computerberechnete Kontur 23 des Containers jederzeit neu berechnet und dem bei Beginn des Absenkvorgangs eingefrorenem Bild überblendet, wie in Fig. 10 dargestellt wird. Am Ende des Absenkvorgangs greifen die Befestigungsmittel des Containers 1 in die Befestigungsmittel der Ladeplattform 31 des Lkws 7. Der Bediener überwacht und kontrolliert den Ladevorgang am Monitor beim Absetzen des Containers 1.

Ein weiteres Verfahren zur Erfassung der Identifikationspunkte der Ladeplattform 31 eines LKWs 7 bzw. der Identifikationspunkte eines Containers 1 zeigen die Figuren 11 bis 13. Dabei werden bekannte Verfahrensschritte des bisher beschriebenen

Verfahrens neu arrangiert.

Fig. 11 zeigt einen modifizierten Identifikationsbereich 25, in dem der ankommende LKW 7 inklusive eines evtl. vorhandenen Containers 1 identifiziert wird. Zur Identifizierung des LKWs 7 gehört die Erkennung der amtl. Kennzeichen 28, 29 der Transportfahrzeuge und der Identifikationsnummer 30 des ggf. vorhandenen Containers 1 mittels der an dem Identifikationsbereich 25 angebrachten Kameras 27, die mit dem DV-System der Logistikverwaltung in Verbindung stehen und dem die so generierten Daten übermittelt werden. Zusätzlich zu dem zu Fig. 2 beschriebenen Arbeitsschritt werden anschließend der ggf. vorhandene Container 1 und/oder die leere Ladeplattform 31 des LKWs 7 vermessen. Dabei wird der LKW 7 von der Seite 32 und von oben (Draufsicht) 33 mittels der Kameras 27 erfasst. Die in Fig. 6 beschriebene Erfassung der Identifikationspunkte der Ladeplattform 31 (oder Containers 1) erfolgt im Gegensatz zu Fig. 6 nicht im Be- und Entladebereich 6, sondern im Identifikationsbereich 25. Der Ablauf der Erfassung der Identifikationspunkte bleibt dabei identisch. Gleichzeitig erfolgt eine automatische Höhenvermessung 34, 35 der zu verwendenden Befestigungsmittel mittels der Kameras 27. Die ermittelten Koordinaten werden dem DV-System übermittelt, wobei diese die relative Zielposition des zu entladenen Containers darstellen, da diese sich nur auf den LKW 7 beziehen. Der Fahrer des LKWs 7 erhält nach erfolgreicher Identifizierung und Vermessung des LKWs 7 eine Zutrittsberechtigung in Form einer (nicht dargestellten) Magnetkarte oder auch Chipkarte. Auch die Magnetkarte enthält alle relevanten Daten bezüglich des Umschlagauftrages.

Der Fahrer fährt mit dem LKW 7 in einem ihm zugewiesenen Be- und Entladebereich 6 (Fig. 12) und parkt sein Transportfahrzeug in einer beliebigen Parkposition 8 rückwärts innerhalb des Be- und Entladebereichs 6 ein. Während des Einparkvorgangs wird, wie in Fig. 13 dargestellt, mittels einer in der Parkposition 8 angebrachten Kamera 36 im DV-System der Logistikverwaltung eine Objekterkennung gestartet, die den LKW 7 identifiziert und auch geometrisch in das nicht dargestellte Koordinatensystem einordnet. Die Informationen aus der an der Abgrenzung 5 angebrachten Kamera 36 ermöglichen dem DV-System der Logistikverwaltung eine exakte Erkennung des LKWs 7 hinsichtlich seiner Identität und Lage: sein Abstand 37 zur Abgrenzung 5, ein links/rechts Versatz innerhalb der Parkposition 8 und Verdrehwinkel des LKWs 7 gegenüber der Untergrund 38. Nach Beendigung des Einparkvorgangs ist somit dem DV-System der Logistikverwaltung

die exakte Lage des LKWs 7 bekannt. Aus diesen Koordinaten heraus und in Verbindung der relativen Zielposition des Containers 1 kann das DV-System der Logistikverwaltung die Lagekoordinate für den zu ladenden Container 1 ermitteln, die die absolute Zielkoordinate für den zu ladenden Container darstellt.

5

Anschließend begibt sich der Fahrer des LKWs 7 in einen Anmelderaum 39, um mittels der Magnetkarte die Bereitschaft zum Be- bzw. Entladen des LKWs 7 zu signalisieren. Das DV-System überprüft die Daten auf der Magnetkarte mit denen aus der Parkposition 8 des LKWs gewonnenen Daten und generiert einen bei

10 Übereinstimmung einen Auftrag für den Stapelkran 3. Der Stapelkran 3 nimmt den zu ladenden Container 1 aus dem Containerlager 2 auf und beginnt die Beladung des LKWs 7 entsprechend dem ab Fig. 7 beschriebenen Verfahren.

Des weiteren zeigt Fig. 12 einen Toleranzbereich 40. Innerhalb einer jeden

15 Parkposition 8 ist das Lastaufnahmemittel 3.4 des Stapelkrans 3 nur innerhalb dieses speziellen Toleranzbereich 40 aus Sicherheitsgründen verfahrbar.

Fig. 14 zeigt ein Containerlager 2 mit einem Referenzpunkt 41.

Bezugszeichenliste

	1	Container
	2	Containerlager
5	3	Automatischer Containerstapelkran
	3.1	Brücke
	3.2	Katze
	3.3	Mast
	3.4	Lastaufnahmemittel
10	4	Kranbahn
	5	Abgrenzung
	6	Be- und Entladebereich
	7	LKW
	7.1	Trailer
15	8	Parkposition
	8.1	Betontröge
	8.2	Querstreben
	9	Räder
	10	Kamera an der Parkposition
20	11	Blickwinkel von Kamera 10
	12	Monitor mit Bild von Kamera 10
	13	Twistlocks
	14	Fadenkreuz der ersten benutzerdefinierten Oberfläche
	15	vertikale Lage der Parkposition
25	16	Diagonalen
	17	Schnittpunkt von 16
	18	seitlich an dem ACS 3 angebrachtes Kamerasystem
	19	Blickwinkel von Kamera 18
	19.1	Blickwinkel von Kamera 18
30	19.2	Blickwinkel von Kamera 18
	20	zweite benutzerdefinierte Oberfläche mit den Bildern von den Kameras 18
	22	Fehlstellung eines Twistlocks
	23	eingeblendete Kontur des Containers 1
	24	automatisches Containerterminal
35	25	Identifikationsbereich
	26	Wege

- 27 Kameras zur Identifizierung
- 28 amtl. Kennzeichen des LKWs 7
- 29 amtl. Kennzeichen des Trailers 7.1
- 30 Identifikationsnummer eines Containers 1
- 5 31 Ladeplattform des LKWs 7
- 32 Seite des LKWs 7
- 33 Draufsicht auf den LKW 7
- 34 Höhe der Befestigungsmittel der Ladeplattform 31
- 35 Höhe der Befestigungsmittel des Containers 1
- 10 36 Kamera in der Parkposition 8 im alternativen Verfahren
- 37 Abstand des LKWs 7 zur Abgrenzung 5
- 38 Untergrund
- 39 Anmelderaum
- 40 Toleranzbereich
- 15 41 Referenzpunkt
- 42.1 Sichtbereich 1 des Kamerasystems 18
- 42.2 Sichtbereich 2 des Kamerasystems 18

Patentansprüche

1. Verfahren zum Lastumschlag in einem Containerlager für Norm-Container, mit
5 einem das Containerlager bedienenden, durch ein DV-System einer
Logistikverwaltung steuerbaren Stapelkran für die Container, der zwischen einem
Lagerplatz eines jeden Containers und einer Ladeplattform eines in dem Bereich
des Containerlagers verfahrbaren Transportfahrzeuges für den Container verfahrbar
10 ist, wobei der Stapelkran zum Absetzen des Containers auf die Ladeplattform ein
Lastaufnahmemittel aufweist, das gegenüber dieser ausrichtbar ist,
gekennzeichnet durch die Abfolge der folgenden Arbeitsschritte beim Beladen des
Transportfahrzeuges:

- a) Das Transportfahrzeug wird identifiziert und die dadurch generierten Daten
werden an das DV-System der Logistikverwaltung übermittelt,
- 15 b) mittels eines kalibrierten Kamerasystems werden definierte
Identifikationspunkte auf der Ladeplattform des Transportfahrzeuges erfasst und
deren Koordinaten an das DV-System der Logistikverwaltung übermittelt,
- c) das DV-System der Logistikverwaltung vergleicht die Koordinaten der
Identifikationspunkte mit im DV-System abgelegten Daten des zu ladenden
20 Containers und ermittelt die diesem Container zuzuordnenden
Befestigungsmittel und Lagekoordinate auf der Ladeplattform des
Transportfahrzeuges,
- d) der Stapelkran fährt computergesteuert mit dem zu ladenden Container über
die Ladeplattform des Transportfahrzeuges, exakt deckungsgleich und oberhalb
25 der Lagekoordinate,
- e) mittels eines am Stapelkrans angebrachten kalibrierten Kamerasystems werden
die Befestigungsmittel der Ladeplattform erfasst, und der Container wird ggf.
derart bewegt, dass die Befestigungsmittel des Containers deckungsgleich über
den zugeordneten Befestigungsmitteln der Ladeplattform stehen,
- 30 f) der Container wird derartig auf der Ladeplattform des Transportfahrzeuges
abgesetzt, dass die Befestigungsmittel des Containers und die zugeordneten
Befestigungsmittel der Ladeplattform am Ende des Absetzvorgangs
formschlüssig ineinander greifen.

2. Verfahren zum Lastumschlag in einem Containerlager für Norm-Container, mit einem das Containerlager bedienenden, durch ein DV-System einer Logistikverwaltung steuerbaren Stapelkran für die Container, der zwischen einem Lagerplatz eines jeden Containers und einer Ladeplattform eines in dem Bereich des Containerlagers verfahrbaren Transportfahrzeuges für den Container verfahrbar ist, wobei der Stapelkran zum Aufnehmen des Containers von der Ladeplattform ein Lastaufnahmemittel aufweist, das gegenüber dieser ausrichtbar ist, gekennzeichnet durch die Abfolge der folgenden Arbeitsschritte beim Entladen eines Transportfahrzeuges:

- a) Das Transportfahrzeug und der zu entladene Container werden identifiziert und die dadurch generierten Daten werden an das DV-System der Logistikverwaltung übermittelt,
- b) mittels eines kalibrierten Kamerasystems werden definierte Identifikationspunkte des Containers erfasst und deren Koordinaten an das DV-System der Logistikverwaltung übermittelt,
- c) das DV-System der Logistikverwaltung ermittelt aus den Identifikationspunkten die Befestigungsmittel und Lagekoordinate des Containers,
- d) der Stapelkran fährt computergesteuert über den Container, exakt deckungsgleich und oberhalb der Lagekoordinate,
- e) mittels eines am Stapelkran angebrachten kalibrierten Kamerasystems werden die Befestigungsmittel des Containers erfasst, und das Lastaufnahmemittel wird ggf. derart bewegt, dass die Befestigungsmittel des Lastaufnahmemittels des Stapelkrans deckungsgleich über den zugeordneten Befestigungsmitteln des Containers stehen,
- f) das Lastaufnahmemittel wird derartig an den Container herangeführt, dass die Befestigungsmittel des Lastaufnahmemittels und die Befestigungsmittel des Containers formschlüssig ineinander greifen.

3. Verfahren nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass das Transportfahrzeug bzw. des zu entladenden Containers mittels eines Kamerasystems identifiziert wird.

4. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, dass zur Erfassung der Koordinaten der Identifikationspunkte der Ladeplattform bzw. der Identifikationspunkte des Containers ein Bediener, unterstützt durch eine benutzerdefinierte Oberfläche auf einem Bildschirm des DV-Systems der

Logistikverwaltung, mit einem Markierungsmechanismus die Identifikationspunkte der Ladeplattform bzw. die Identifikationspunkte des Containers auf der benutzerdefinierten Oberfläche anwählt.

- 5 5. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass die Koordinaten der Identifikationspunkte der Ladeplattform bzw. die Identifikationspunkte des Containers durch ein Computersystem automatisch erfasst und an die Logistikverwaltung übermittelt werden.
- 10 6. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, dass die Erfassung der Koordinaten der Ladeplattform des Transportfahrzeugs in dessen Be- und Entladebereich bzw. der Koordinaten der Ladeplattform des Containers in dessen Be- und Entladebereich erfolgt.
- 15 7. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, dass die Lagekoordinate durch die vertikale Lage der Ladeplattform und durch den Schnittpunkt der Diagonalen der Identifikationspunkte der Ladeplattform beschrieben werden, die die absolute Zielposition des Containers beschreiben bzw. durch die vertikale Lage der Oberkante der Identifikationspunkte des Containers und
- 20 durch den Schnittpunkt der Diagonalen der Identifikationspunkte des Containers beschrieben werden, die die absolute Zielposition des Lastaufnahmemittels beschreiben.
- 25 8. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, dass die Erfassung der Koordinaten der Ladeplattform des Transportfahrzeugs bzw. der Koordinaten des Containers im Identifikationsbereich erfolgt.
- 30 9. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, dass die vertikale Lage der Ladeplattform und der Schnittpunkt der Diagonalen der Identifikationspunkte der Ladeplattform bzw. die vertikale Lage der Oberkante der Identifikationspunkte des Containers und der Schnittpunkt der Diagonalen der Identifikationspunkte des Containers die relative Zielposition des Containers beschreiben.
- 35 10. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 9, dadurch gekennzeichnet, dass die Lagekoordinate durch die absolute Zielposition des Containers bzw. des

Lastaufnahmemittels beschrieben wird, die sich aus den mittels einer Kamera ermittelten Koordinaten des in der Parkposition befindlichen Transportfahrzeugs und der relativen Zielposition des Containers bzw. des Lastaufnahmemittels zusammensetzt.

5

11. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 10, dadurch gekennzeichnet, dass der Stapelkran derart in Reichweite der Ladeplattform bzw. des Containers bewegt wird, dass der Schnittpunkt der Diagonalen der Befestigungsmittel des Containers bzw. des Lastaufnahmemittels deckungsgleich im Lot über dem Schnittpunkt der Diagonalen der Befestigungsmittel der Ladeplattform bzw. des Containers steht.

10

12. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 11, dadurch gekennzeichnet, dass eine zweite benutzerdefinierte Oberfläche vier Quadranten aufweist, die jeweils ein Paar Befestigungsmittel darstellen, wobei das Paar jeweils aus einem Befestigungsmittel der Ladeplattform bzw. des Containers, abgebildet durch ein Bild des Kamerasystems, und aus dem zugeordneten Befestigungsmittel des Containers bzw. des Lastaufnahmemittels besteht, abgebildet durch eine Einblendung einer computerberechneten Kontur des Containers bzw. des Lastaufnahmemittels und des Befestigungsmittels des Containers bzw. des Lastaufnahmemittels über dem Bild.

15

20

13. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 12, dadurch gekennzeichnet, dass die ggf. vorhandene Abweichung der Lage des zu ladenden Containers gegenüber der Lage der Ladeplattform bzw. der Lage des Lastaufnahmemittels gegenüber der Lage des zu entladenden Containers im DV-System der Logistikverwaltung zur Feinpositionierung bestimmt werden kann, indem die zweite benutzerdefinierte Oberfläche der Logistikverwaltung ein Markierungsmechanismus aufweist, mit dem der Bediener mindestens einen Identifikationspunkt der Ladeplattform bzw. des Containers anwählt.

25

30

14. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 13, dadurch gekennzeichnet, dass die ggf. vorhandene Abweichung der Lage des zu ladenden Containers gegenüber der Lage der Ladeplattform zur Feinpositionierung bzw. der Lage des Lastaufnahmemittels gegenüber der Lage des zu entladenden Containers durch ein Computersystem automatisch erkannt wird.

35

15. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 14, dadurch gekennzeichnet, dass bei einer vorhandenen Abweichung der Lage des zu ladenden Containers gegenüber der Lage der Ladeplattform der Container bzw. der Lage des Lastaufnahmemittels gegenüber dem zu entladenen Container das Lastaufnahmemittel so gedreht wird, dass die Befestigungsmittel des Containers deckungsgleich im Lot über den Befestigungsmitteln der Ladeplattform bzw. die Befestigungsmittel des Lastaufnahmemittels deckungsgleich im Lot über den Befestigungsmitteln des Containers stehen.

16. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 15, dadurch gekennzeichnet, dass das Absetzen und Loslösen des Containers vom Lastaufnahmemittel bzw. Absetzen des Lastaufnahmemittels des Stapelkrans auf den Container bis zum formschlüssigen Ineinandergreifen der Befestigungsmittel durch den Bediener gesteuert wird.

17. Verfahren zum Justieren der Lage eines Stapelkrans in einem Containerlager, zur Durchführung der Verfahrens nach einem oder mehreren der Ansprüche 1 oder 2 sowie 3 bis 16, mit einem zur Lageerfassung von umzuschlagenden Containern am Stapelkran befestigtem Kamerasystem, mit einem zur Lageerfassung des Stapelkrans absoluten Längenmeßsystem, gekennzeichnet durch den Ablauf der folgenden Arbeitsschritte, unter Verwendung vorkalibrierter Kameras:

- a) Der Stapelkran fährt derart über einen an einer beliebigen Position innerhalb des Containerlagers angebrachten Referenzpunkt, dass mindestens eine Kamera des Kamerasystems den Referenzpunkt erfasst,
- b) das DV-System der Logistikverwaltung vergleicht die Lage des Referenzpunktes mit der abgespeicherten Lage des Referenzpunktes und ermittelt bei ggf. vorhandener Abweichung einen Offset.

18. Verfahren nach Anspruch 17, dadurch gekennzeichnet, dass das Containerlager mehrere Referenzpunkte aufweist, die von den Kameras des Stapelkrans erfassbar sind.

19. Verfahren zum Justieren der Lage einer Kamera, die an einem Stapelkran angebracht ist, der sich in einem Containerlager befindet, zur Durchführung des Verfahrens nach einem oder mehreren der Ansprüche 1 oder 2 sowie 3 bis 16, mit

einem zur Lageerfassung von umzuschlagenden Containern am Stapelkran befestigtem Kamerasystem, mit einem zur Lageerfassung des Stapelkrans absoluten Längenmeßsystem, dadurch gekennzeichnet,

- 5 dass das Containerlager einen Superreferenzpunkt aufweist und dass am Stapelkran eine Kamera angebracht ist, die gegenüber diesem mittels des Superreferenzpunktes justierbar ist.

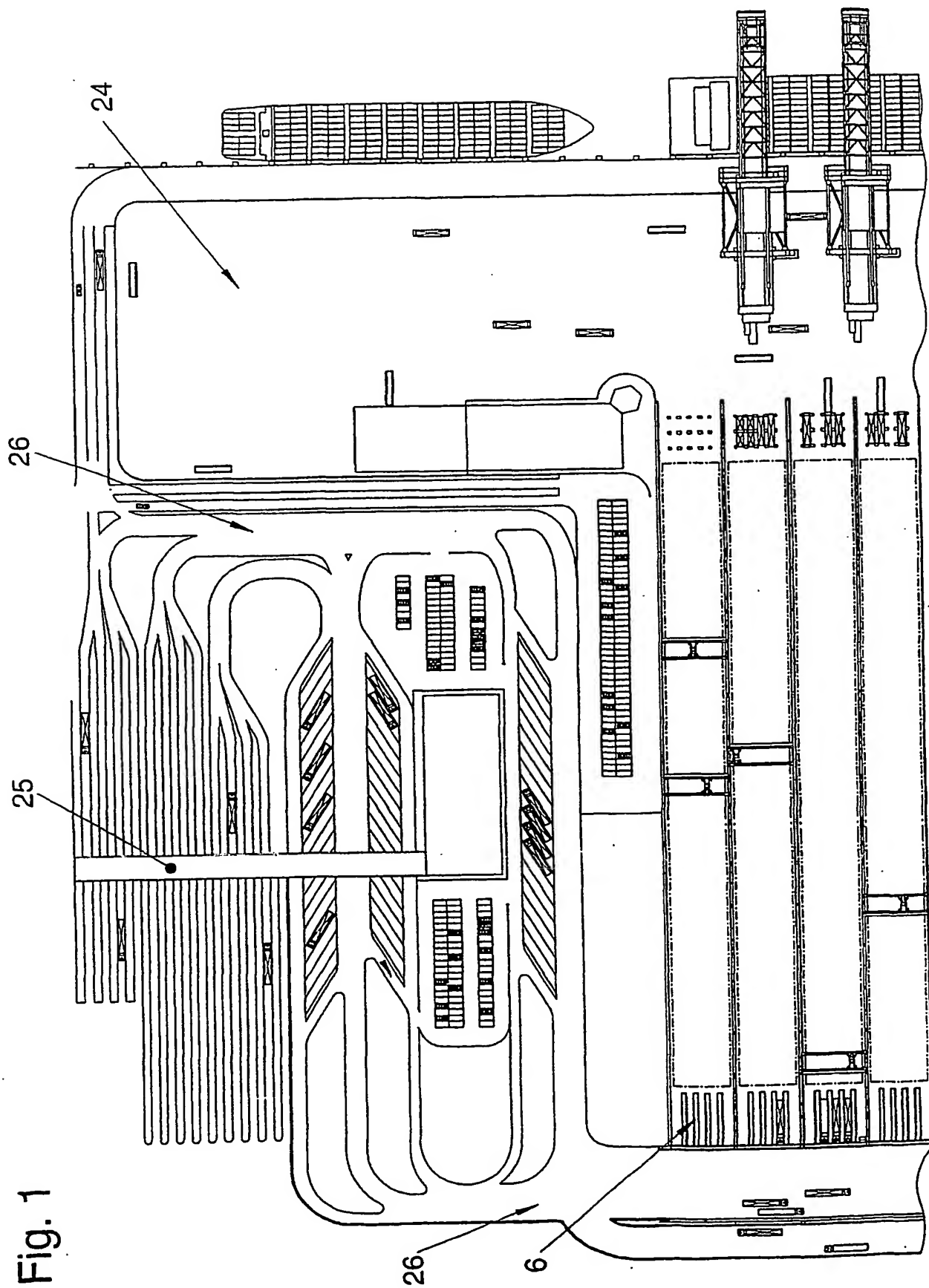
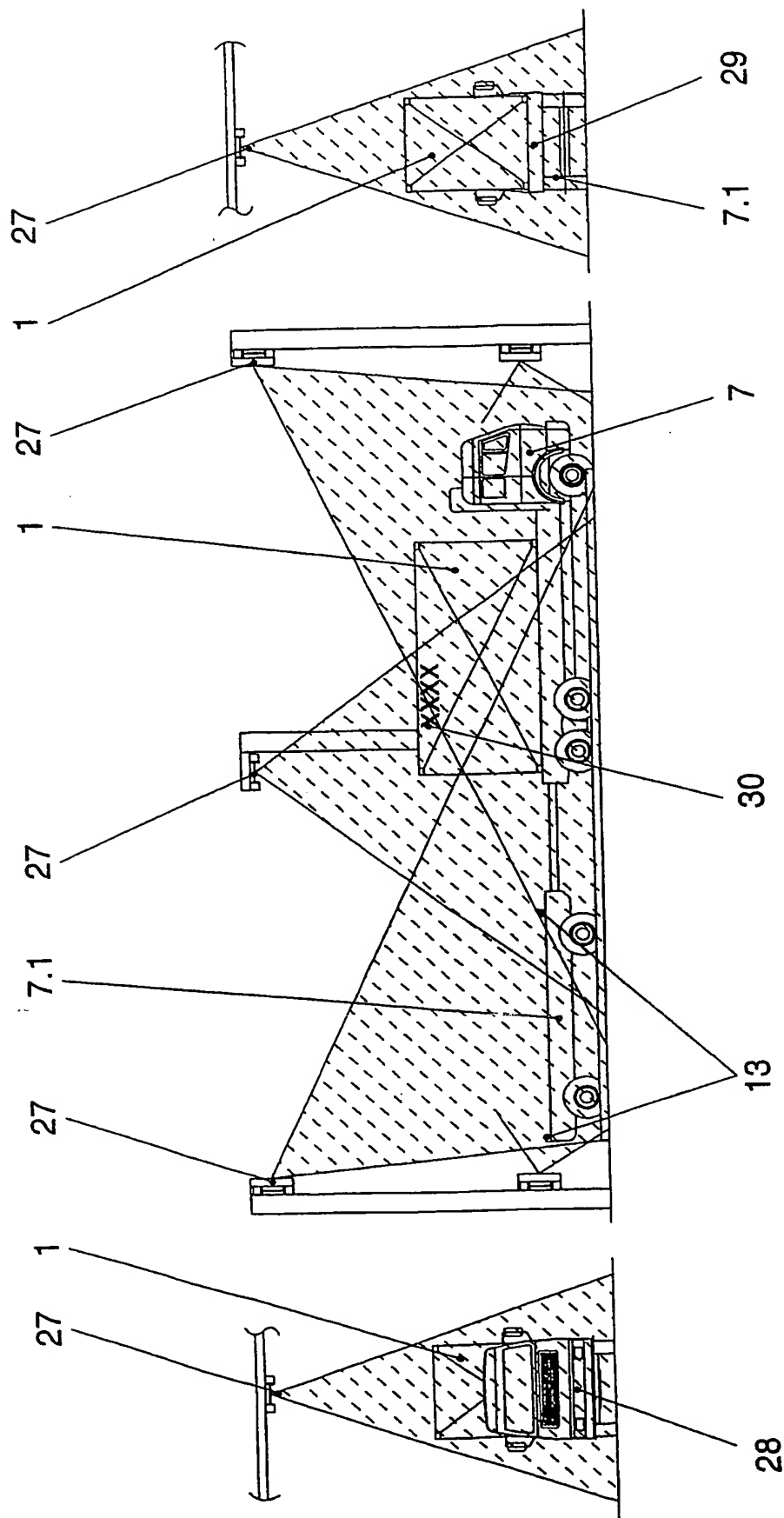


Fig. 2



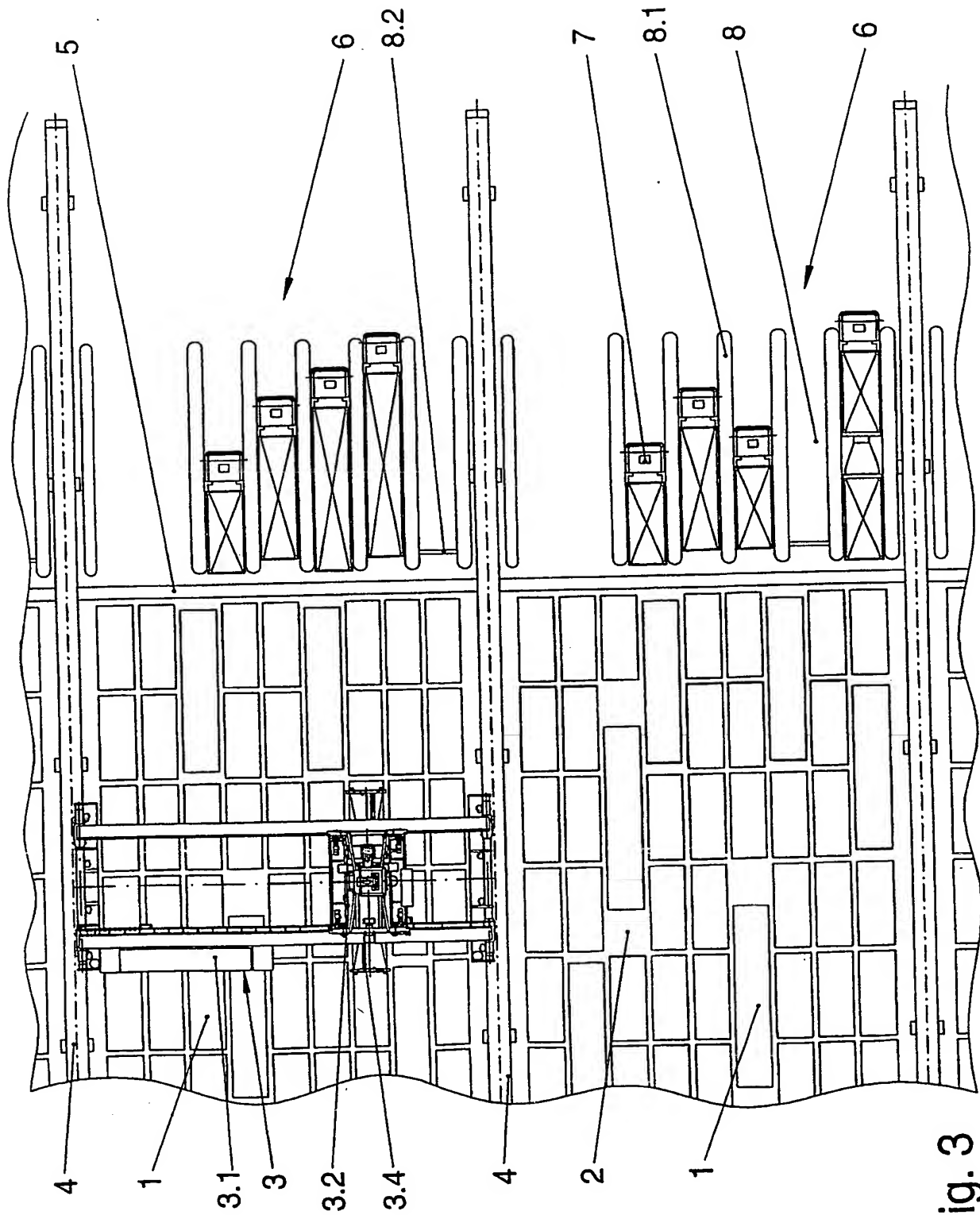
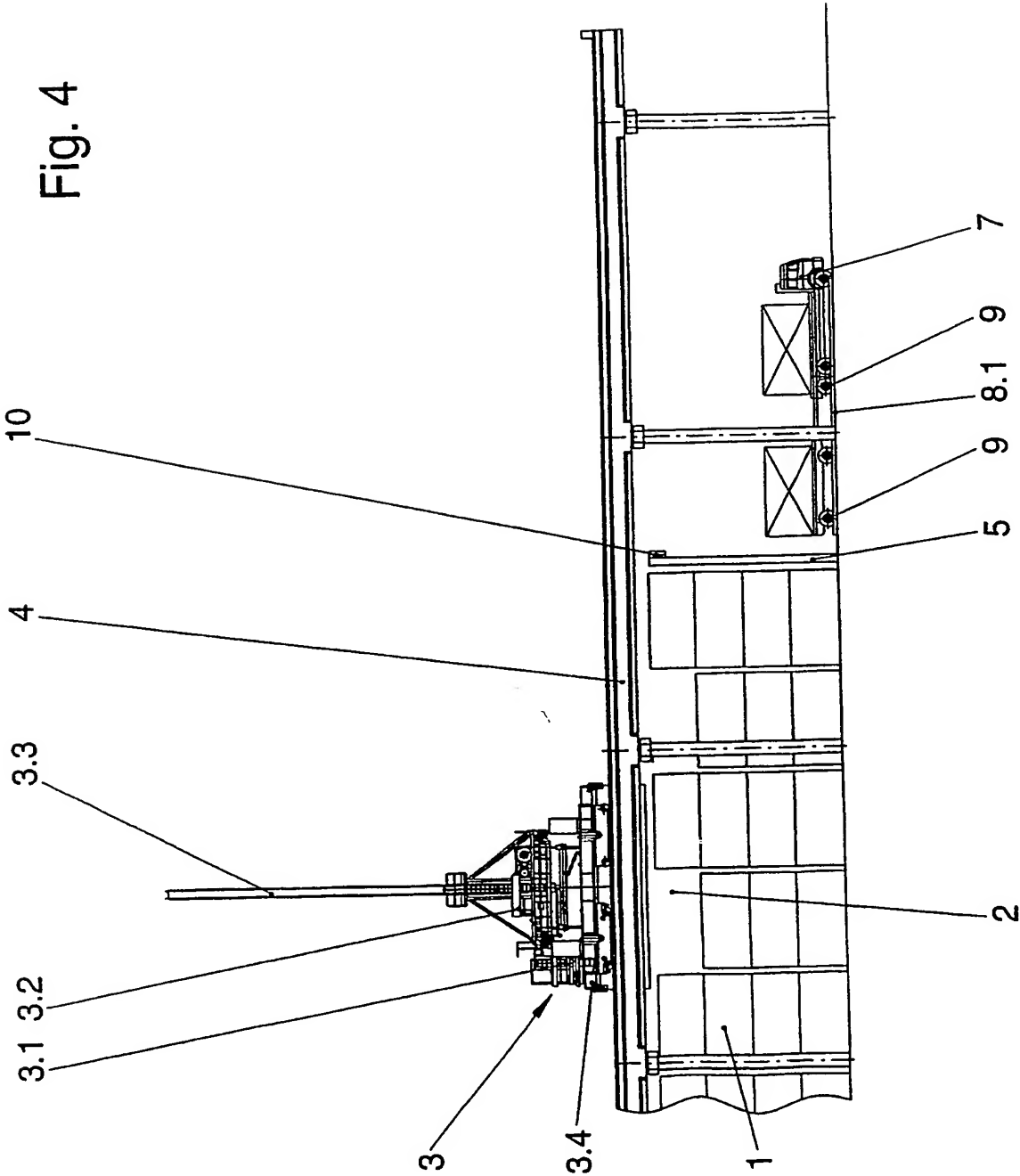


Fig. 3



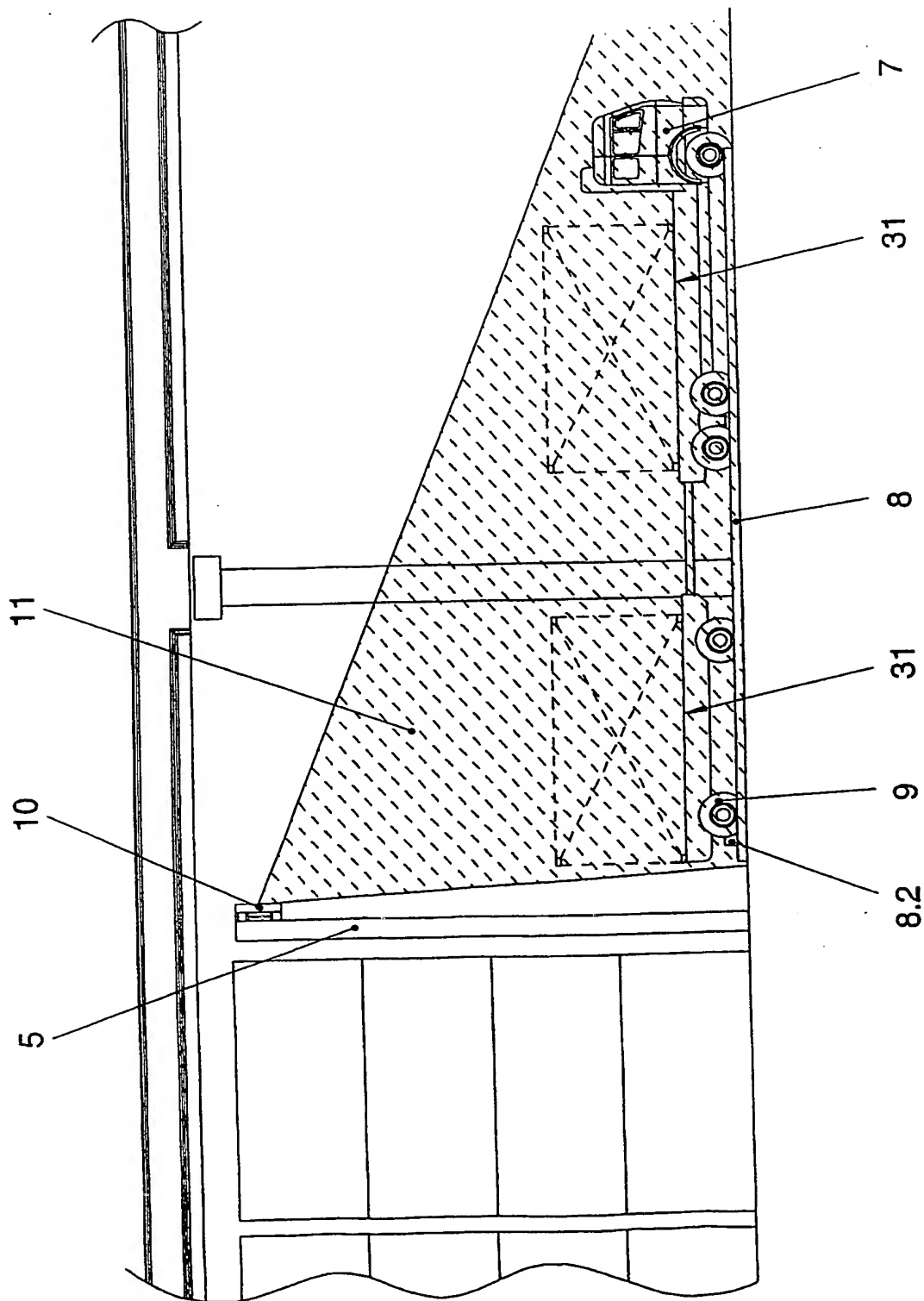


Fig. 5

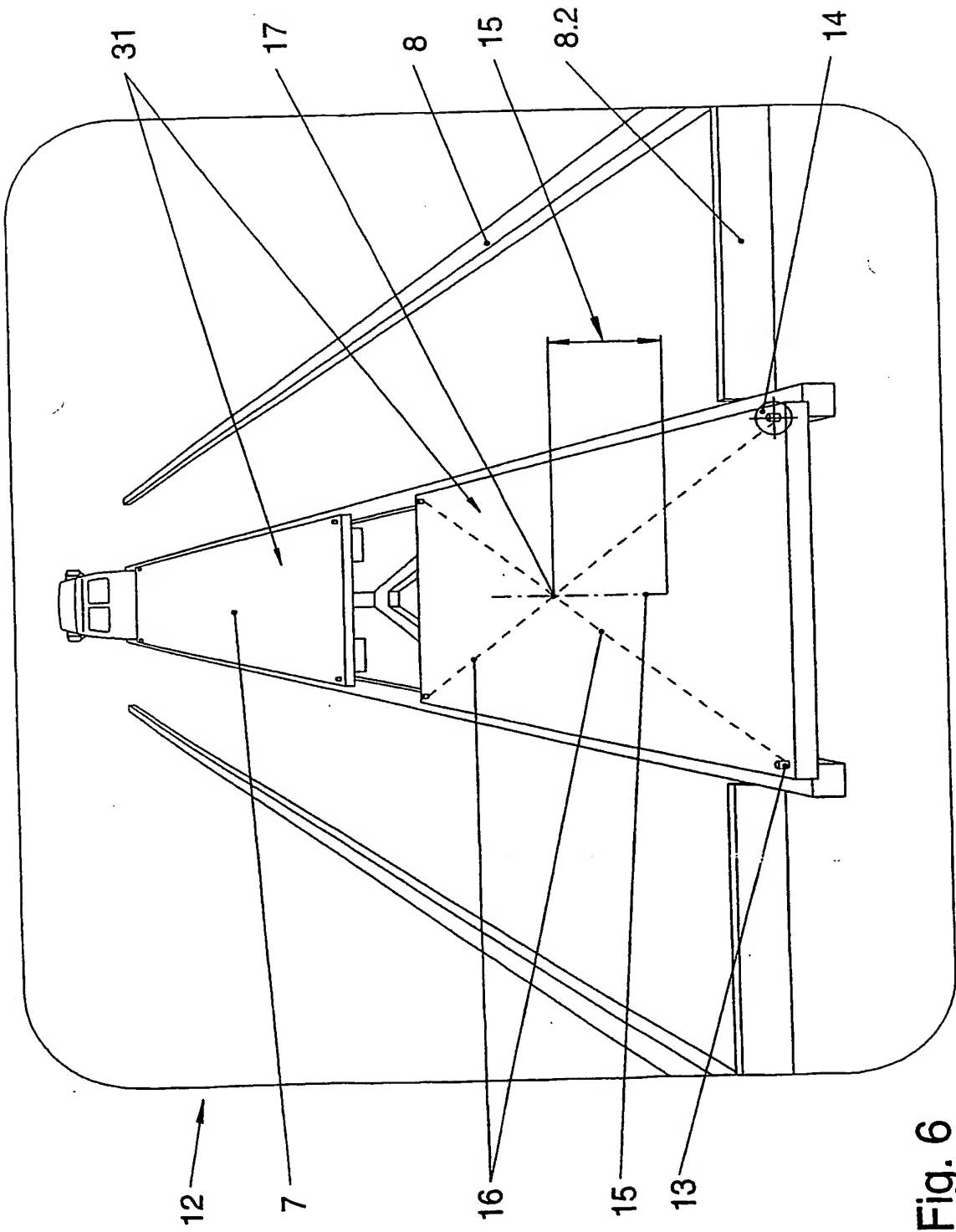


Fig. 6

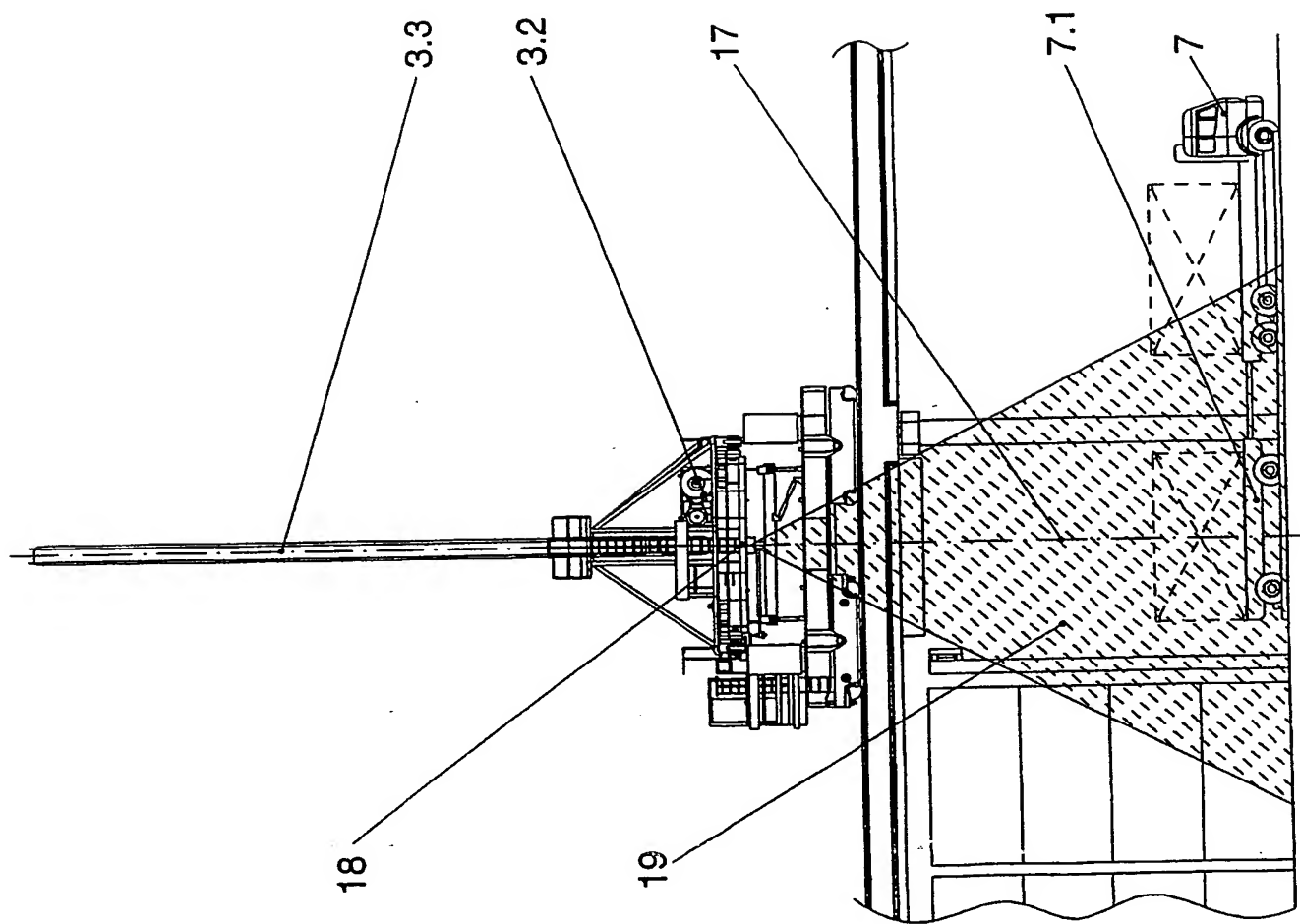
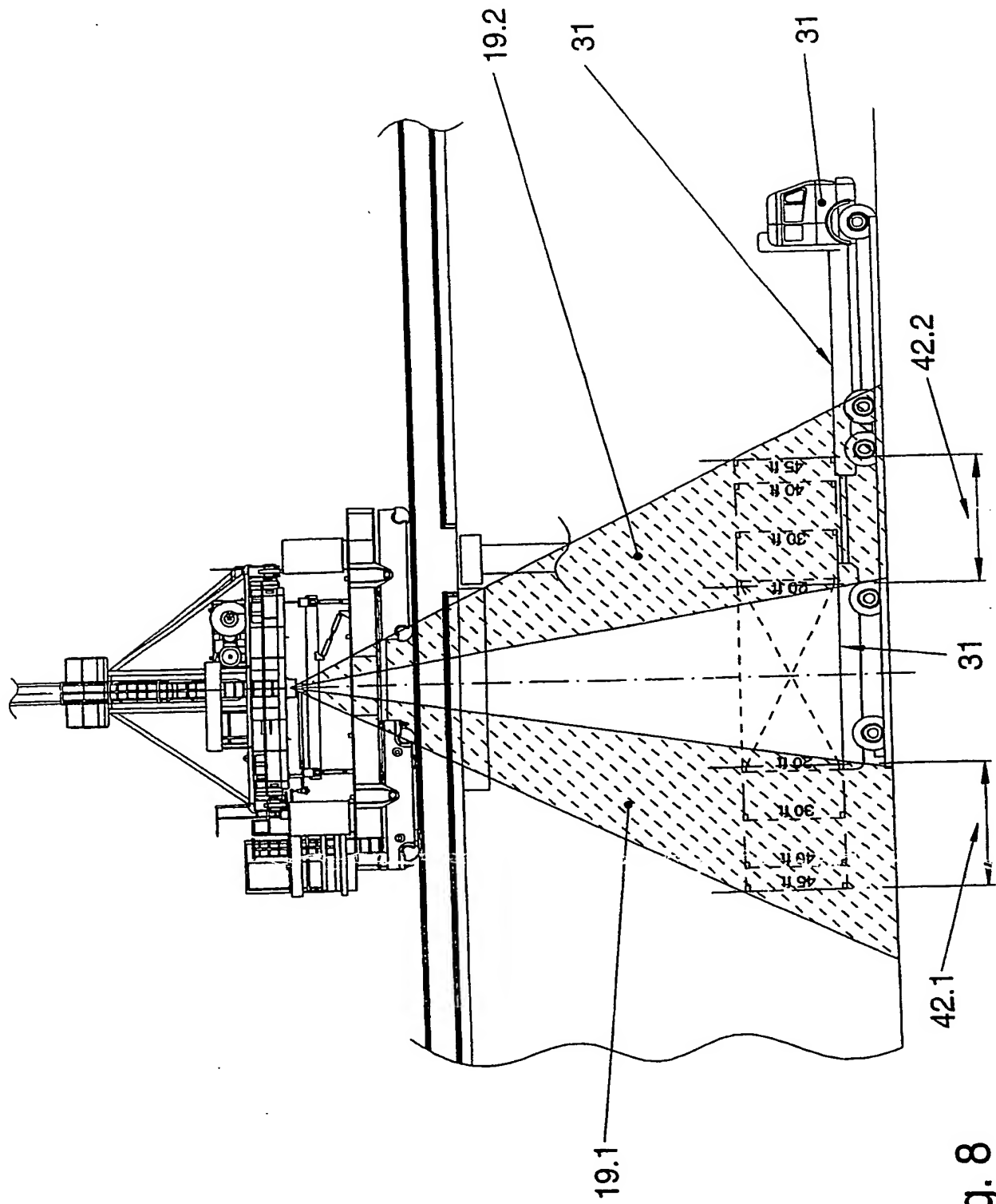


Fig. 7



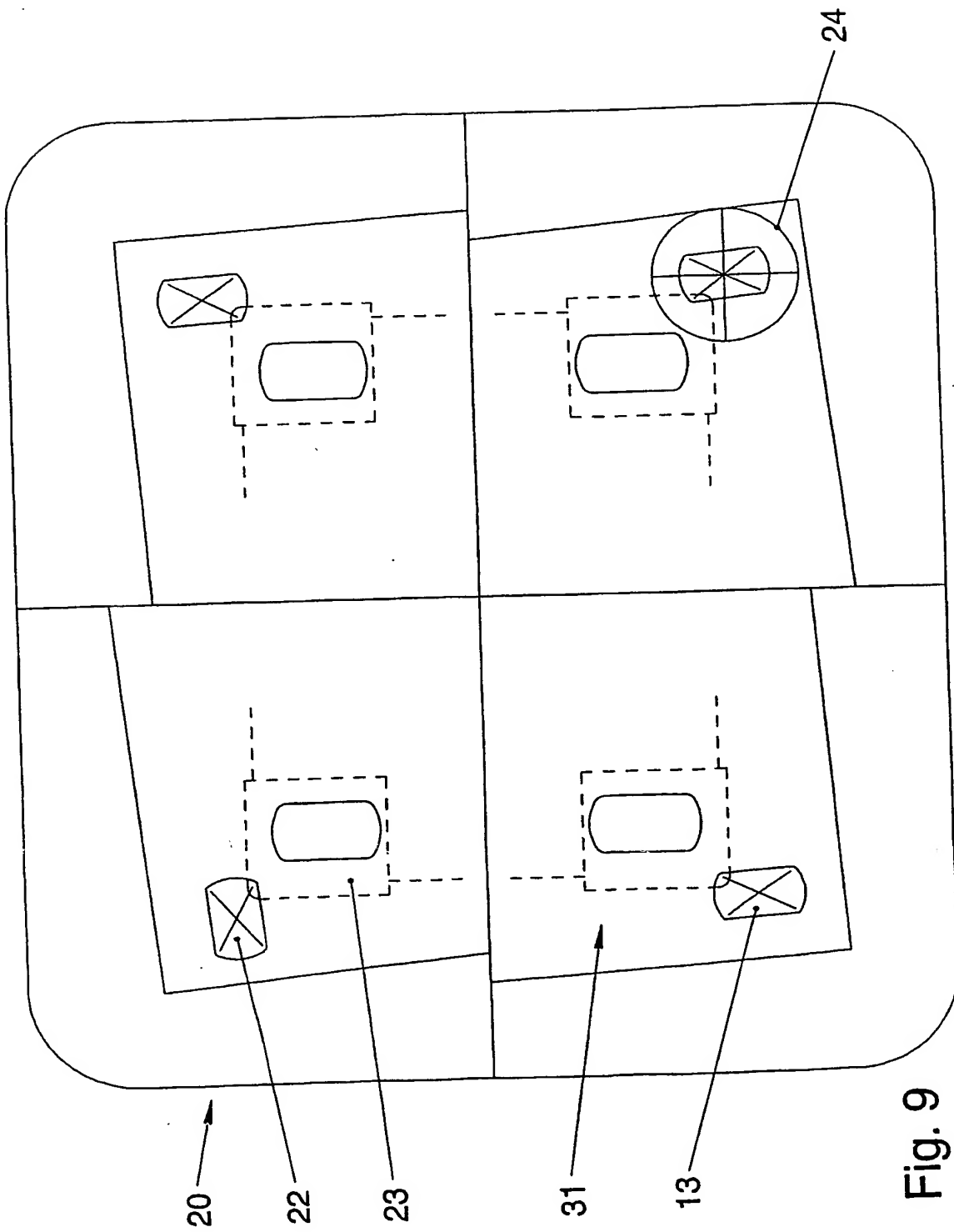


Fig. 9

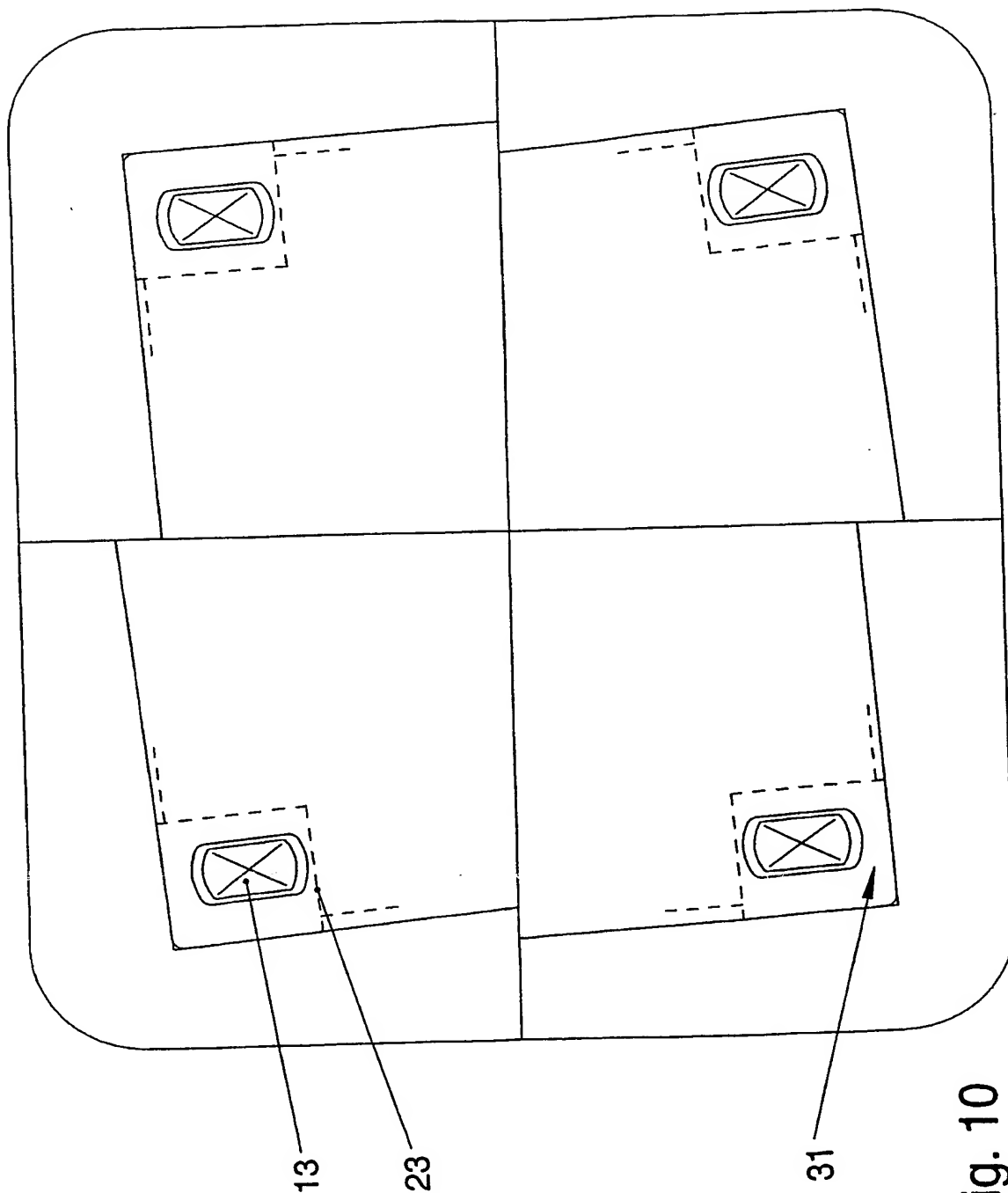
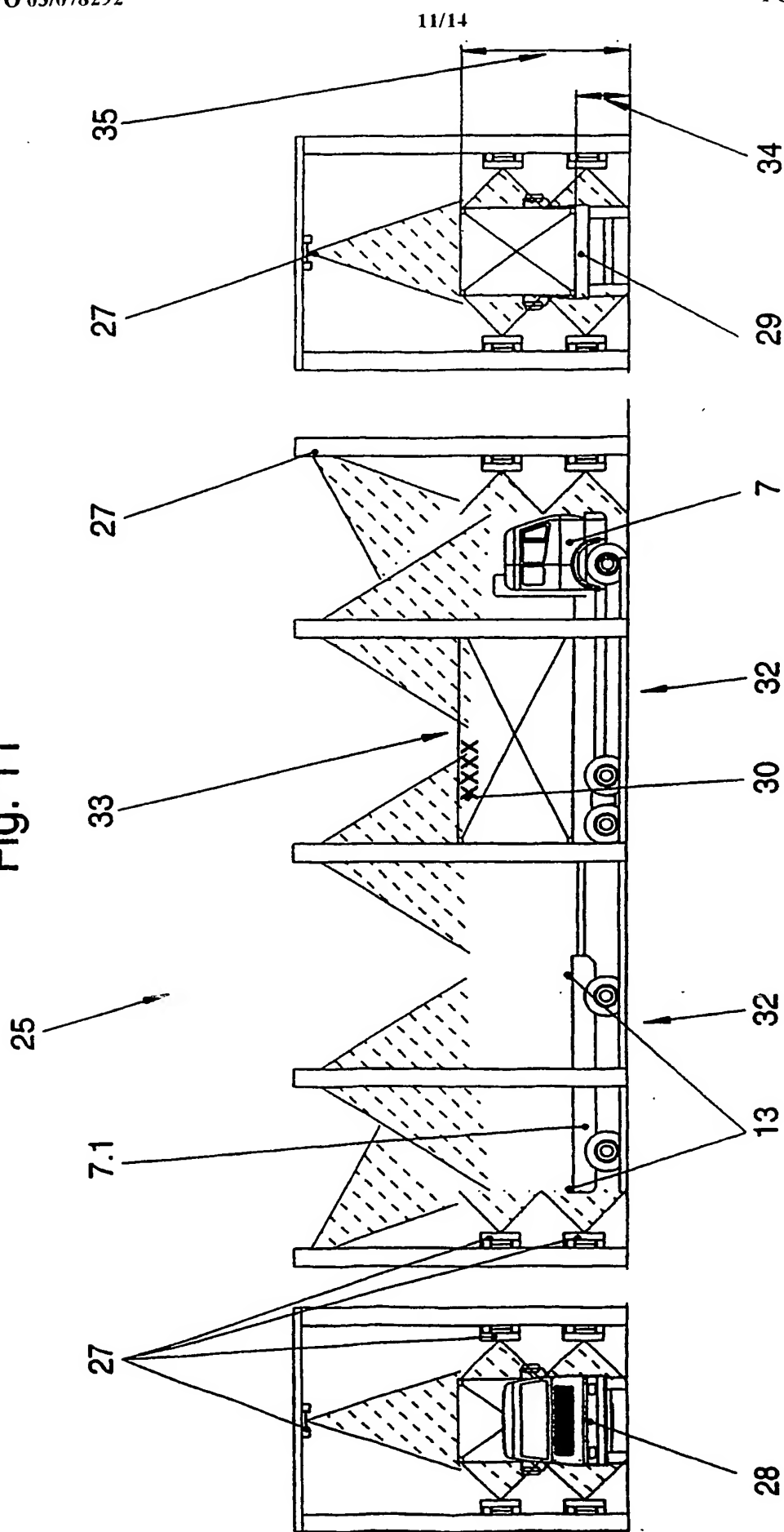


Fig. 10

Fig. 11



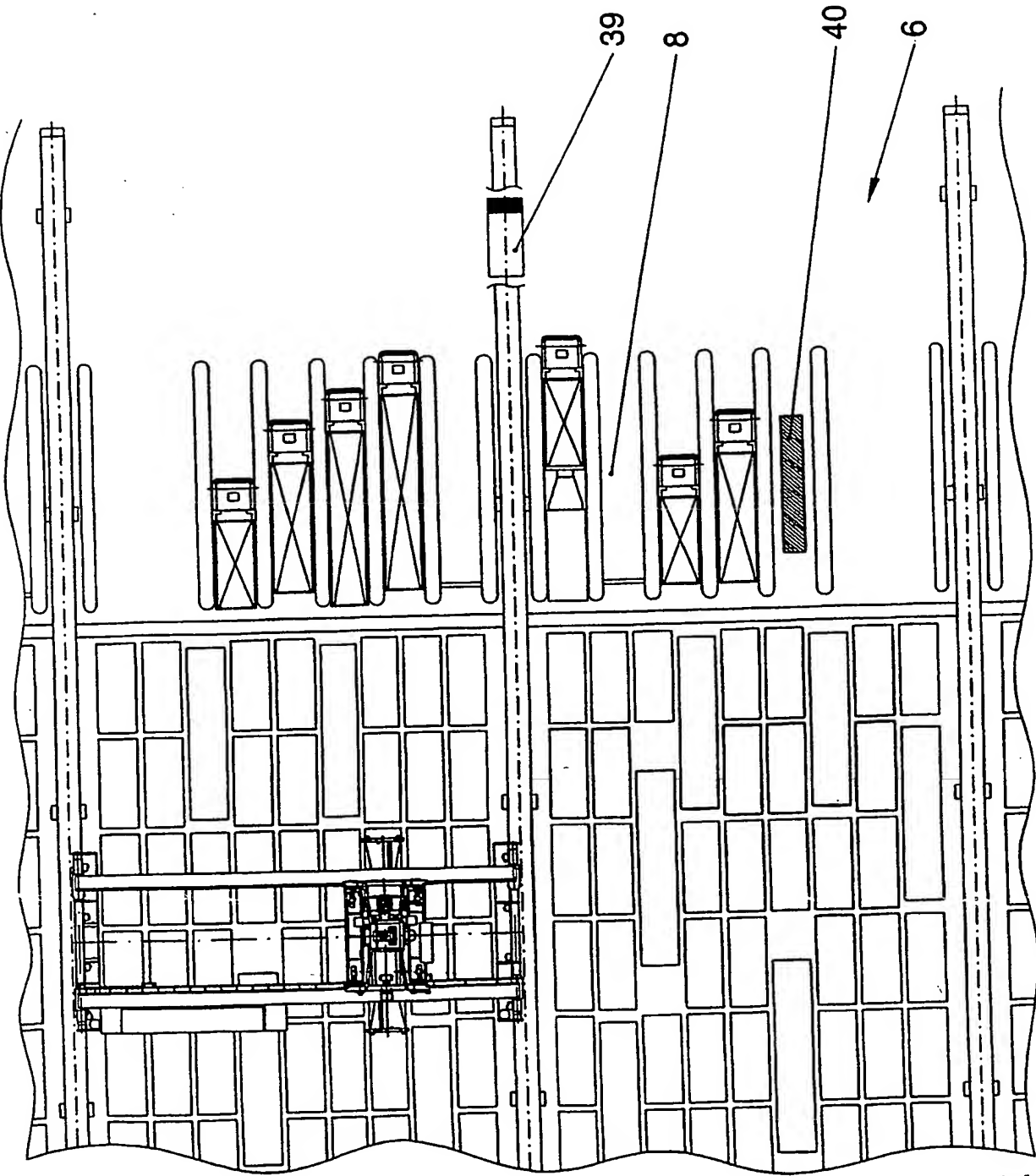
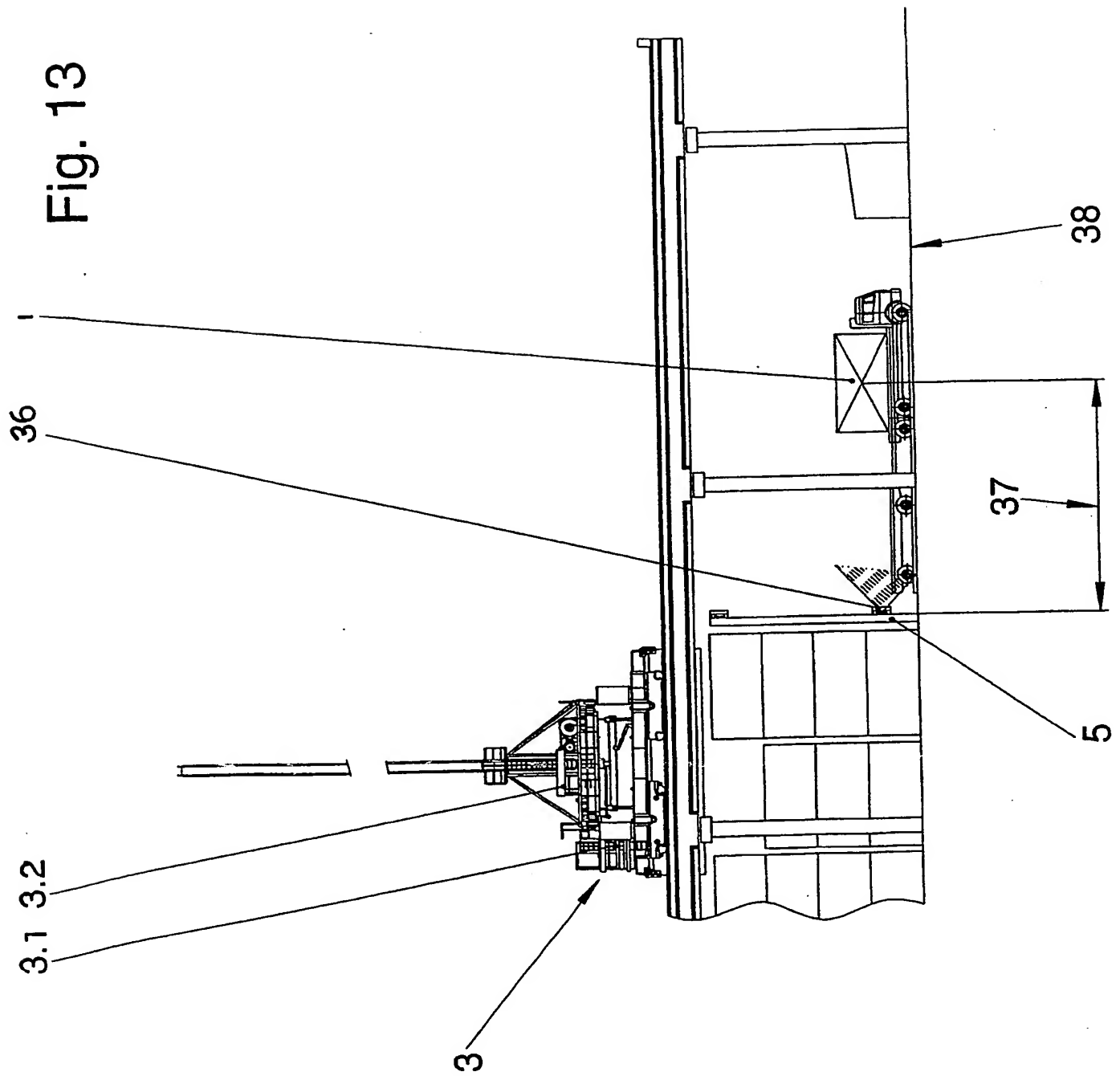


Fig. 12

Fig. 13



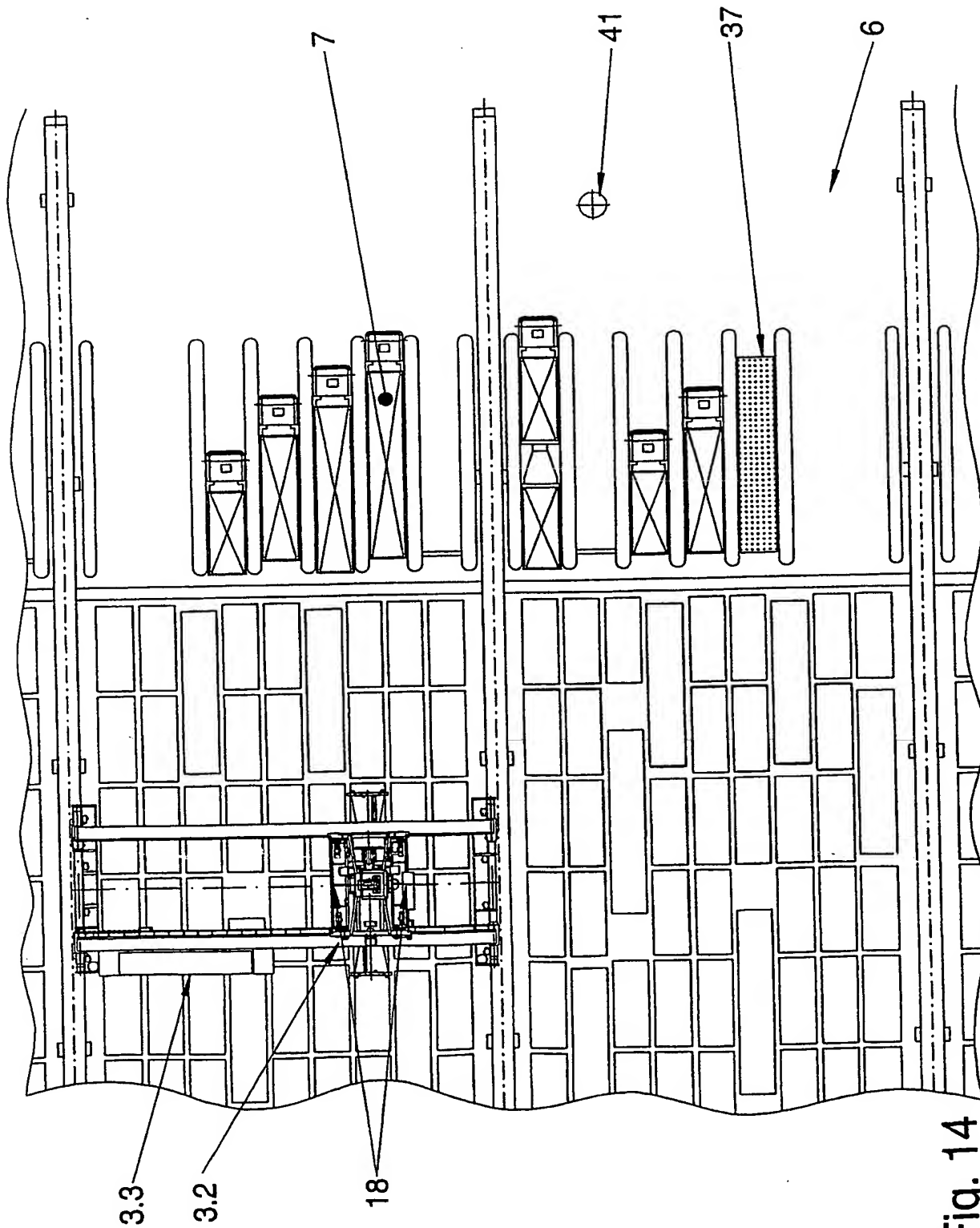



Fig. 14

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

 In  application No
 PCT/L. J3/02575

 A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER
 IPC 7 B66C13/46 B65G63/00

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

 Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)
 IPC 7 B66C B65G

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practical, search terms used)

EPO-Internal, WPI Data, PAJ

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category *	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X	EP 1 043 262 A (NFM TECH) 11 October 2000 (2000-10-11)	1, 3, 17, 19
Y	Spalte 1, Zeilen 3-9, 40-46; Spalte 3, Zeile 31 - Spalte 6, Zeile 55; Spalte 7, Zeilen 6-56; Abbildungen	2, 4-6, 8, 10, 13-16, 18
A		7, 9, 11, 12
Y	WO 01 81233 A (LEE CHIN THONG ; NATSTEEL ENGINEERING PTE LTD (SG)) 1 November 2001 (2001-11-01)	2, 4-6, 8, 10, 13-16, 18
A	Seite 1, Zeilen 3-10; Seite 2, Zeile 1 - Seite 3, Zeile 8; Seite 3, Zeile 22 - Seite 4, Zeile 10; Seite 7, Zeile 17 - Seite 9, Zeile 18; Ansprüche; Abbildungen	1, 7, 9, 11, 12, 17, 19
	-/-	

☒ Further documents are listed in the continuation of box C.☒ Patent family members are listed in annex.

* Special categories of cited documents:

- *A* document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance
- *E* earlier document but published on or after the international filing date
- *L* document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)
- *O* document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means
- *P* document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

- *T* later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention
- *X* document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone
- *Y* document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art
- *Z* document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search

16 June 2003

Date of mailing of the international search report

27/06/2003

Name and mailing address of the ISA

 European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2
 NL - 2280 HV Rijswijk
 Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
 Fax: (+31-70) 340-3016

Authorized officer

Clivio, E

C.(Continuation) DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category *	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
A	US 5 780 826 A (HAMADA HIDEKI ET AL) 14 July 1998 (1998-07-14) Spalte 1, Zeile 7 - Spalte 2, Zeile 60; Spalte 3, Zeile 33 - Spalte 4, Zeile 17; Spalte 6, Zeilen 14-37; Spalte 7, Zeile 38 - Spalte 9, Zeile 21; Spalte 12, Zeilen 18-48; Abbildungen	1-19
A	EP 1 182 154 A (ISHIKAWAJIMA HARIMA HEAVY IND) 27 February 2002 (2002-02-27) the whole document	1-19
A	US 2002/024598 A1 (KUNIMITSU SATOSHI ET AL) 28 February 2002 (2002-02-28) the whole document	1-19
A	DE 40 05 538 A (SEPP GUNTHER ;BENEDIKTER RICHARD DR (DE)) 29 August 1991 (1991-08-29) the whole document	1-19
A	US 5 142 658 A (MCMORRAN PETER D ET AL) 25 August 1992 (1992-08-25) the whole document	1-19

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

 Internati Application No
 PCT/EP 03/02575

Patent document cited in search report		Publication date	Patent family member(s)	Publication date
EP 1043262	A	11-10-2000	FR 2791963 A1 EP 1043262 A1	13-10-2000 11-10-2000
WO 0181233	A	01-11-2001	WO 0181233 A1 AU 4163100 A EP 1283815 A1	01-11-2001 07-11-2001 19-02-2003
US 5780826	A	14-07-1998	WO 9630288 A1 AU 699013 B2 AU 2084095 A HK 1008986 A1 JP 3085468 B2 NZ 282896 A	03-10-1996 19-11-1998 16-10-1996 13-07-2001 11-09-2000 29-03-1999
EP 1182154	A	27-02-2002	JP 2001213523 A JP 2001213524 A JP 2001213522 A JP 2001220019 A JP 2001240246 A JP 2001240247 A JP 2001240248 A EP 1182154 A1 WO 0156907 A1 US 2002161675 A1	07-08-2001 07-08-2001 07-08-2001 14-08-2001 04-09-2001 04-09-2001 04-09-2001 27-02-2002 09-08-2001 31-10-2002
US 2002024598	A1	28-02-2002	JP 2002104771 A CN 1338421 A SE 0102622 A	10-04-2002 06-03-2002 26-01-2002
DE 4005538	A	29-08-1991	DE 4005538 A1	29-08-1991
US 5142658	A	25-08-1992	NONE	

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Mathk Aktenzeichen
PCT/Er 03/02575

A. KLASSIFIZIERUNG DES ANMELDUNGSGEGENSTANDES
IPK 7 B66C13/46 B65G63/00

Nach der Internationalen Patentklassifikation (IPK) oder nach der nationalen Klassifikation und der IPK

B. RECHERCHIERTE GEBIETE

Recherchierter Mindestprüfstoff (Klassifikationssystem und Klassifikationssymbole)
IPK 7 B66C B65G

Recherchierte aber nicht zum Mindestprüfstoff gehörende Veröffentlichungen, soweit diese unter die recherchierten Gebiete fallen

Während der internationalen Recherche konsultierte elektronische Datenbank (Name der Datenbank und evtl. verwendete Suchbegriffe)

EPO-Internal, WPI Data, PAJ

C. ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
X	EP 1 043 262 A (NFM TECH) 11. Oktober 2000 (2000-10-11)	1,3,17, 19
Y	Spalte 1, Zeilen 3-9, 40-46; Spalte 3, Zeile 31 - Spalte 6, Zeile 55; Spalte 7, Zeilen 6-56; Abbildungen	2,4-6,8, 10, 13-16,18
A	---	7,9,11, 12
Y	WO 01 81233 A (LEE CHIN THONG ;NATSTEEL ENGINEERING PTE LTD (SG)) 1. November 2001 (2001-11-01)	2,4-6,8, 10, 13-16,18
A	Seite 1, Zeilen 3-10; Seite 2, Zeile 1 - Seite 3, Zeile 8; Seite 3, Zeile 22 - Seite 4, Zeile 10; Seite 7, Zeile 17 - Seite 9, Zeile 18; Ansprüche; Abbildungen	1,7,9, 11,12, 17,19

	-/-	

☒ Weitere Veröffentlichungen sind der Fortsetzung von Feld C zu entnehmen

☒ Siehe Anhang Patentfamilie

* Besondere Kategorien von angegebenen Veröffentlichungen :

A Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert, aber nicht als besonders bedeutsam anzusehen ist

E älteres Dokument, das jedoch erst am oder nach dem internationalen Anmeldedatum veröffentlicht worden ist

L Veröffentlichung, die geeignet ist, einen Prioritätsanspruch zweifelhaft erscheinen zu lassen, oder durch die das Veröffentlichungsdatum einer anderen im Recherchenbericht genannten Veröffentlichung belegt werden soll oder die aus einem anderen besonderen Grund angegeben ist (wie ausgeführt)

O Veröffentlichung, die sich auf eine mündliche Offenbarung, eine Benutzung, eine Ausstellung oder andere Maßnahmen bezieht

P Veröffentlichung, die vor dem internationalen Anmeldedatum, aber nach dem beanspruchten Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist

T Spätere Veröffentlichung, die nach dem internationalen Anmeldedatum oder dem Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist und mit der Anmeldung nicht kollidiert, sondern nur zum Verständnis des der Erfindung zugrundeliegenden Prinzips oder der ihr zugrundeliegenden Theorie angegeben ist

X Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann allein aufgrund dieser Veröffentlichung nicht als neu oder auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden

Y Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann nicht als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren anderen Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist

Z Veröffentlichung, die Mitglied derselben Patentfamilie ist

Datum des Abschlusses der internationalen Recherche

16. Juni 2003

Absendedatum des internationalen Recherchenberichts

27/06/2003

Name und Postanschrift der Internationalen Recherchenbehörde
Europäisches Patentamt, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
Fax: (+31-70) 340-3016

Bevollmächtigter Bediensteter

Clivio, E

C.(Fortsetzung) ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
A	US 5 780 826 A (HAMADA HIDEKI ET AL) 14. Juli 1998 (1998-07-14) Spalte 1, Zeile 7 - Spalte 2, Zeile 60; Spalte 3, Zeile 33 - Spalte 4, Zeile 17; Spalte 6, Zeilen 14-37; Spalte 7, Zeile 38 - Spalte 9, Zeile 21; Spalte 12, Zeilen 18-48; Abbildungen ---	1-19
A	EP 1 182 154 A (ISHIKAWAJIMA HARIMA HEAVY IND) 27. Februar 2002 (2002-02-27) das ganze Dokument ---	1-19
A	US 2002/024598 A1 (KUNIMITSU SATOSHI ET AL) 28. Februar 2002 (2002-02-28) das ganze Dokument ---	1-19
A	DE 40 05 538 A (SEPP GUNTHER ;BENEDIKTER RICHARD DR (DE)) 29. August 1991 (1991-08-29) das ganze Dokument ---	1-19
A	US 5 142 658 A (MCMORRAN PETER D ET AL) 25. August 1992 (1992-08-25) das ganze Dokument -----	1-19

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Internat

lenzeichen

PCT/L. JJ/02575

Im Recherchenbericht angeführtes Patendokument		Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie		Datum der Veröffentlichung
EP 1043262	A	11-10-2000	FR	2791963 A1	13-10-2000
			EP	1043262 A1	11-10-2000
WO 0181233	A	01-11-2001	WO	0181233 A1	01-11-2001
			AU	4163100 A	07-11-2001
			EP	1283815 A1	19-02-2003
US 5780826	A	14-07-1998	WO	9630288 A1	03-10-1996
			AU	699013 B2	19-11-1998
			AU	2084095 A	16-10-1996
			HK	1008986 A1	13-07-2001
			JP	3085468 B2	11-09-2000
			NZ	282896 A	29-03-1999
EP 1182154	A	27-02-2002	JP	2001213523 A	07-08-2001
			JP	2001213524 A	07-08-2001
			JP	2001213522 A	07-08-2001
			JP	2001220019 A	14-08-2001
			JP	2001240246 A	04-09-2001
			JP	2001240247 A	04-09-2001
			JP	2001240248 A	04-09-2001
			EP	1182154 A1	27-02-2002
			WO	0156907 A1	09-08-2001
			US	2002161675 A1	31-10-2002
US 2002024598	A1	28-02-2002	JP	2002104771 A	10-04-2002
			CN	1338421 A	06-03-2002
			SE	0102622 A	26-01-2002
DE 4005538	A	29-08-1991	DE	4005538 A1	29-08-1991
US 5142658	A	25-08-1992	KEINE		